



**REGIONE
PUGLIA**

PIANO STRATEGICO ZES IONICA

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 Interregionale Ionica ha comportato un fitto confronto tra l’amministrazione regionale e le parti interessate, a cominciare dalla Regione Basilicata e dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, 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.

Riguardo alla dimensione interregionale della ZES Ionica, va rilevato che l’art. 4 bis del decreto-legge 91/2017, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, prevede che *“le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un’area portuale avente le caratteristiche di cui al comma 2”*. In ragione di questa possibilità, la Basilicata, in quanto priva di aree portuali, ha scelto di partecipare al processo di costituzione della ZES in forma associativa alle Regione Puglia, sulla base di considerazioni strategiche relativamente alla proiezione di buona parte del tessuto produttivo lucano verso l’area ionica pugliese, a cui è confinante.

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

Le esperienze di altri paesi evidenziano che il successo ovvero il fallimento di una ZES dipende da diversi fattori, tra cui un ruolo chiave riveste l'interpretazione e la previsione dei cambiamenti strutturali delle aree coinvolte, con particolare attenzione alla direzione dei grandi flussi commerciali, soprattutto internazionali, di riferimento e di obiettivo dell'area portuale compresa nella ZES. Il successo della ZES dipende in misura decisiva dalla possibilità di aumentare la produttività delle aree coinvolte superando la mera dipendenza dalle forme di sussidio il cui beneficio è limitato nel tempo. Tra le aree coinvolte nel processo di costituzione di una ZES risulta di vitale importanza l'esistenza di connessioni di carattere economico funzionali tra le diverse aree siano esse già presenti o solo potenziali. Solo la crescita e/o lo sviluppo di tali connessioni permetterà alla costituenda ZES di ottenere quei benefici derivanti dall'incremento di produttività capace di perdurare nel corso del tempo e di attrarre investimenti in modo stabile.

In Basilicata, d'altronde, l'analisi della posizione geografica all'interno del Mezzogiorno, della sua struttura produttiva e del suo sistema logistico attuale ma soprattutto prospettico, da un lato, e l'analisi dei sistemi produttivi delle Regioni con essa confinanti e delle aree portuali "candidate" alla proposta di costituzione di una ZES associativa, dall'altro, fanno emergere con chiarezza che esiste, nei fatti, un'integrazione del sistema logistico-produttivo Puglia-Basilicata.

In particolare si evidenzia un'integrazione:

- di carattere economico e funzionale tra ampi ed importanti settori produttivi della regione Basilicata e della regione Puglia (salotti, meccanica, agroalimentare, ecc.);
- di carattere logistico tra l'intero sistema logistico della Basilicata (Basentana, Matera-Bari, Sinnica ecc.) e l'area portuale di Taranto.

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

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

Parte integrante del presente Piano Strategico è il documento allegato "Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale".

1.2 Le opzioni strategiche di fondo

Il tessuto economico e produttivo di Puglia e Basilicata si caratterizza, come larga parte del Mezzogiorno d'Italia, per la preponderante presenza di imprese piccole e piccolissime, poco capaci di adeguarsi ai cambiamenti tecnologici e strutturali richiesti dal contesto globale dei mercati, 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 pugliese, che finisce per penalizzare i sistemi di impresa più periferici e non contribuisce certo al rilancio del ruolo dei porti pugliesi e di quello di Taranto in particolare.

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

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

Tutto questo richiede capacità di visione strategica e un elevato livello di dialogo e collaborazione da parte degli attori sia pubblici che privati, nonché robusti investimenti nello sviluppo di conoscenza e nell'adozione di innovazioni di carattere tecnologico e organizzativo.

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

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 del settore siderurgico e del suo indotto a Taranto;
 - 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 Interregionale Ionica;

- 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 Interregionale Ionica.

Preme in ogni caso sottolineare come, al di là delle agevolazioni fiscali, delle semplificazioni amministrative e regolamentari e degli altri vantaggi che l'istituzione di una ZES potrà determinare sui territori in essa ricompresi, la valenza strategica di questa operazione sta soprattutto nel costituire 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 delle due regioni.

1.3 L'architettura della ZES Interregionale Ionica

La ZES Interregionale Ionica include, oltre al porto di Taranto e all'area aeroportuale di Grottaglie, le aree produttive che gravitano intorno ai cinque poli principali di Taranto, Grottaglie, Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria, 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 buon livello di connessione fisica e funzionale con l'area portuale tarantina.

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 | Taranto | Grottaglie | Melfi | Ferrandina | Galdo di Lauria |
|-------------------------------|---|---|---|---|--|
| Estensione | 845,55Ha | 672,56 Ha | 195 Ha | 753 Ha | 113 Ha |
| Comuni interessati | Martina Franca Massafra Statte Taranto | Carosino Faggiano Francavilla Fontana Grottaglie Manduria Monteiasi San Giorgio Ionico | Atella Melfi | Balvano Baragiano Ferrandina Matera Pisticci Policoro Scanzano Ionico Tito | Lauria Senise Viggiano |
| Snodi logistici | Porto Taranto | Porto Taranto Aeroporto Grottaglie Centro Intermodale Francavilla Fontana | Porto Taranto | Porto Taranto | Porto Taranto |
| Settori di riferimento | Agroalimentare Energia e Ambiente Chimica Logistica Meccanica Navalmeccanica ICT | Aeronautica Agroalimentare Logistica ICT | Automotive Agroalimentare Logistica | Agroalimentare Ambiente Automotive Chimica Energia Logistica Meccanica Mobilio | Commercio Costruzioni Serramenti |

L'estensione complessiva della ZES del Mar Ionio è pari ad **ettari 2.579,41 di cui 1.518,41 ricadenti in Puglia e 1.061 in Basilicata**.

1.4 L'architettura amministrativa e la governance

1.4.1 Regione Puglia

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 Ionio, 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, assieme all'analoga struttura lucana, al **sistema di governance** della ZES interregionale costruito attorno al Comitato d'indirizzo.

1.4.2 Regione Basilicata

Si vedano i Capitoli 10 e 11 dell'allegato “Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale”.

1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari

1.5.1 Regione Puglia

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 altre PMI). | Finanzia progetti integrati con investimenti in ricerca e sviluppo o con l'industrializzazione di risultati derivanti da attività di ricerca già svolte. |
| | Imprese di piccole dimensioni. | Finanzia progetti integrati (produzione di beni e/o servizi) con investimenti in ricerca e sviluppo e/o in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione. |
| PIA Turismo | Micro, piccole e medie imprese. | Finanzia investimenti per il recupero ed il riutilizzo di strutture già esistenti. |

| | | |
|--|---|---|
| Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese | Imprese di piccola e media dimensione | Finanzia investimenti di imprese che operano in alcuni settori (es. manifatturiero, commercio, ICT artigianato). |
| TecnoNidi | imprese di piccola dimensione (es. <i>start-up</i> innovative) | Agevolazioni per avvio o sviluppo piani di investimento a contenuto tecnologico. |
| 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 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 Ionio. | | |

1.5.2 Regione Basilicata

Si veda il Capitolo 12 dell'allegato "Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale".

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 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 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

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”.

fattori socioeconomici che caratterizzano da una parte il sistema delle imprese e dall'altra il contesto in cui esse operano.

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

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

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

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

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

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

2.2.2 L'interscambio dei servizi

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

Anche le importazioni di servizi sono cresciute a livello nazionale (+5,6%), mentre nel Mezzogiorno, ad eccezione di Campania, Puglia e Sardegna, tutte le regioni 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 incremento 2016-2015 (+0,8% rispetto ad un -0,3% a livello nazionale), un incremento a cui contribuisce anche la Puglia con il suo +3,3% e i 6.133 esportatori presenti nella regione.

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

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

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

2.3 L'export dei principali settori pugliesi

2.3.1 Aerospazio

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

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

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

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



Fonte: Elaborazioni ARTI su dati COEWEB ISTAT

2.3.2 Agroalimentare

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

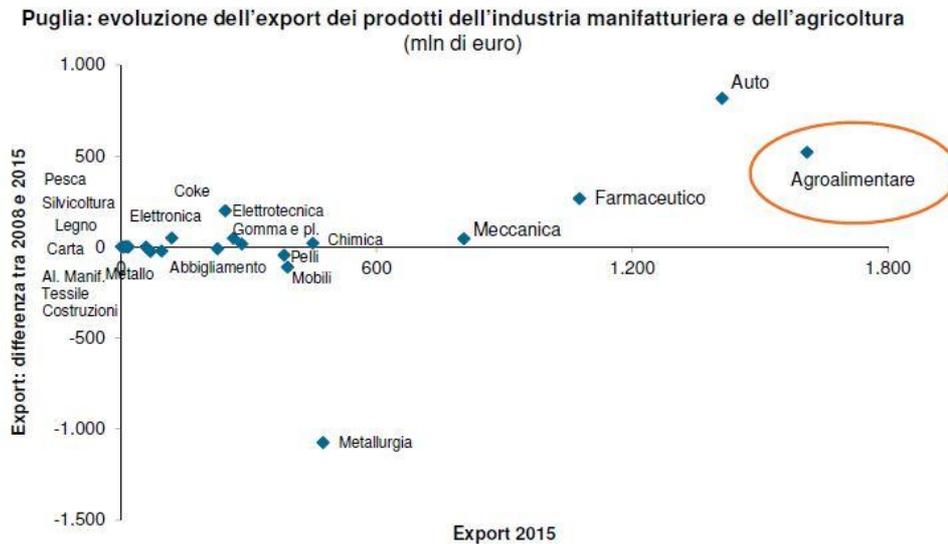
Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CA10 "Prodotti alimentari", CA11 "Bevande" e CA12 "Tabacco" hanno complessivamente esportato per un valore di 0,801 miliardi di euro, pari allo 11,2% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con un'incidenza sul totale nazionale di settore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

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.

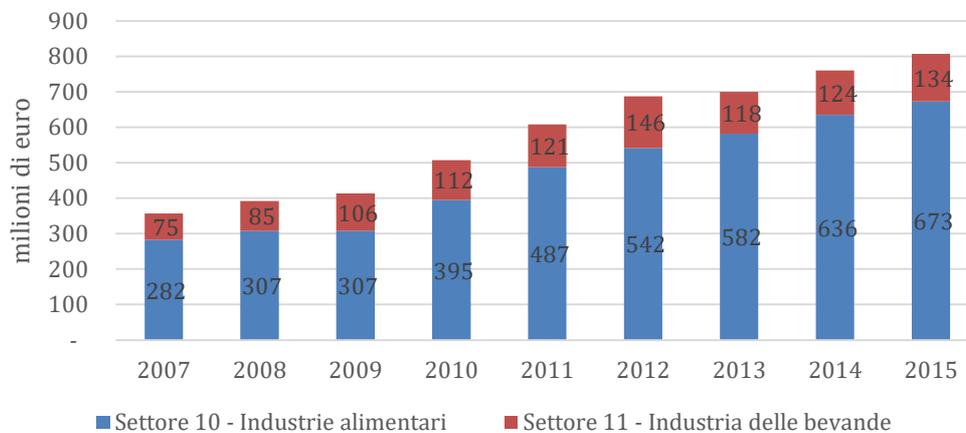
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'agroalimentare (agricoltura più agroindustria) sia il primo settore regionale per valore delle esportazioni e il secondo per crescita:



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

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

Esportazioni di merci, settore Agroalimentare (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

In termini generali, il settore è caratterizzato da:

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

Dati interessanti emergono dal monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo⁷: tra i distretti con il calo delle esportazioni più elevato in valore assoluto nei primi nove mesi del 2016 troviamo l'ortofrutta del barese (-20,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, imputabile in larga parte alle colture agricole non permanenti, quali ortaggi e meloni).

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

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

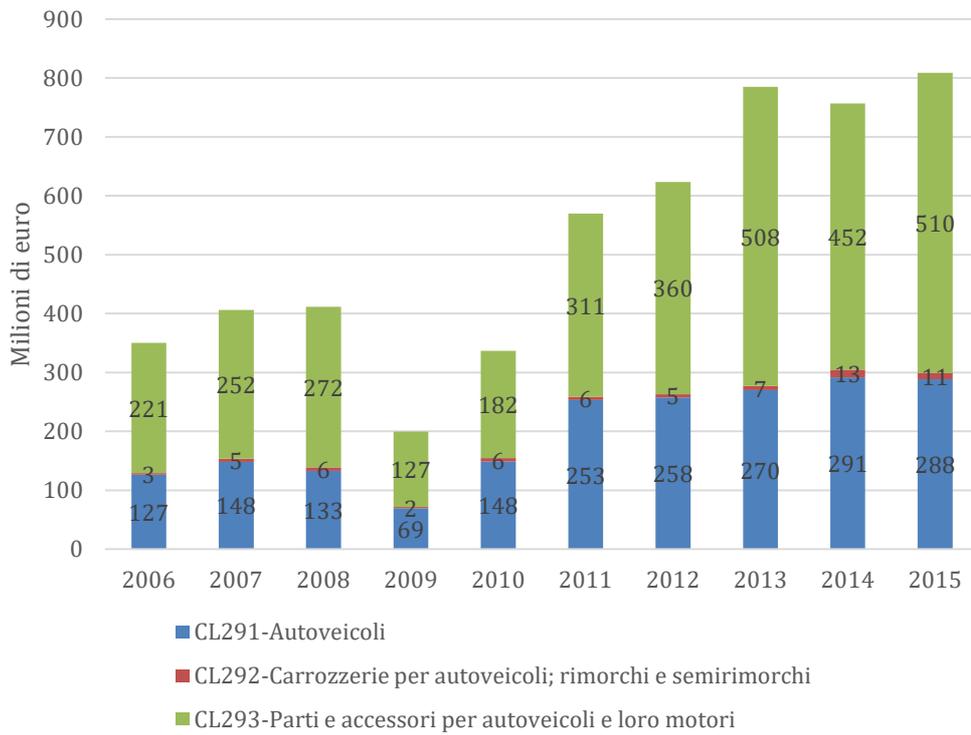
2.3.3 Automotive

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

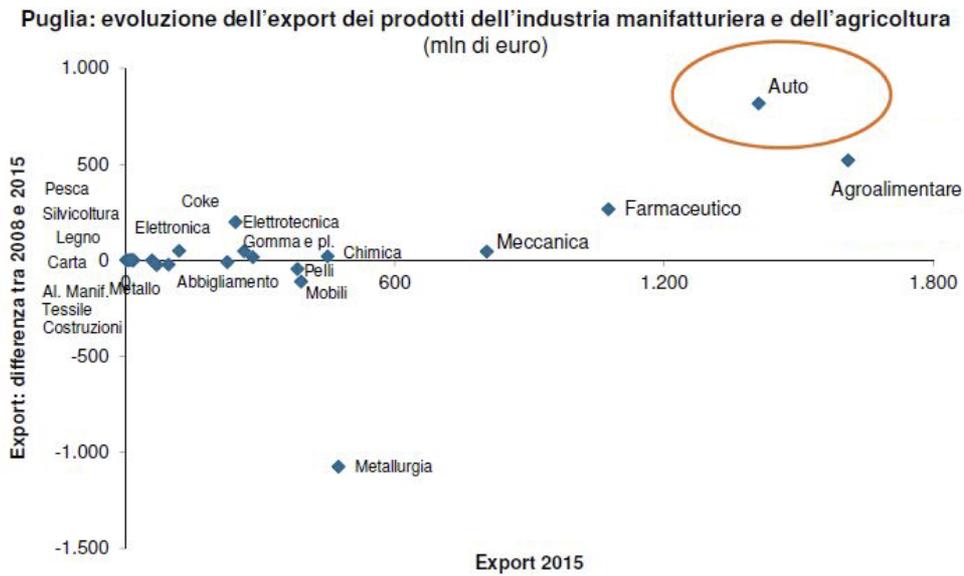
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'automotive rappresenti il secondo settore regionale per valore delle esportazioni e il primo per crescita:

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

Esportazioni di merci, settore Automotive (migliaia di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

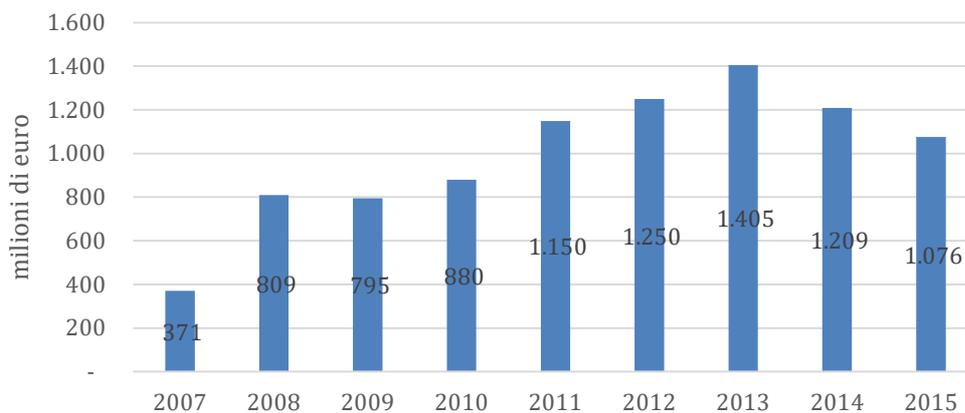
Il monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo⁸ registra una buona *performance* della specializzazione “Automotive” del distretto della Meccatronica del barese, con una variazione percentuale nominale delle esportazioni nel 2015 pari a +124.

| 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

Esportazioni di merci, settore Farmaceutico¹⁰ (milioni di euro)



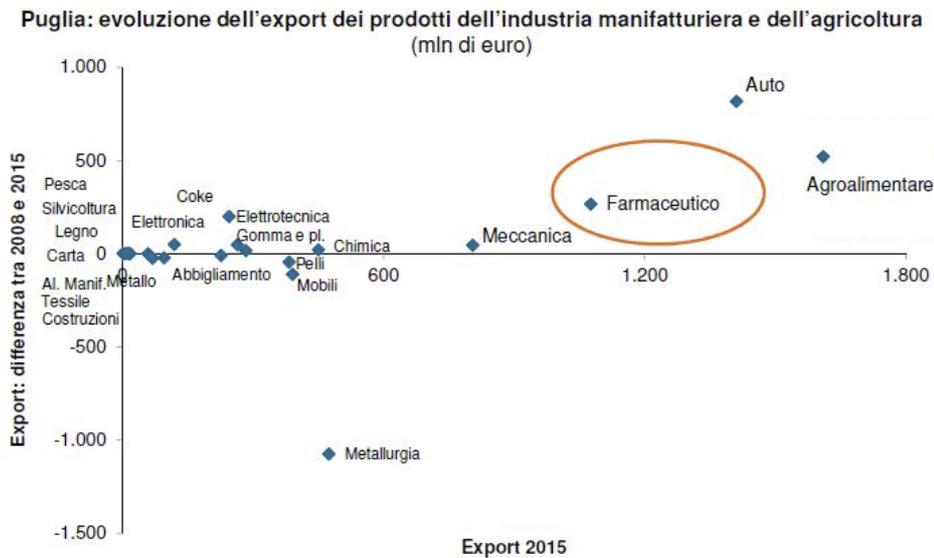
Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

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:

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

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

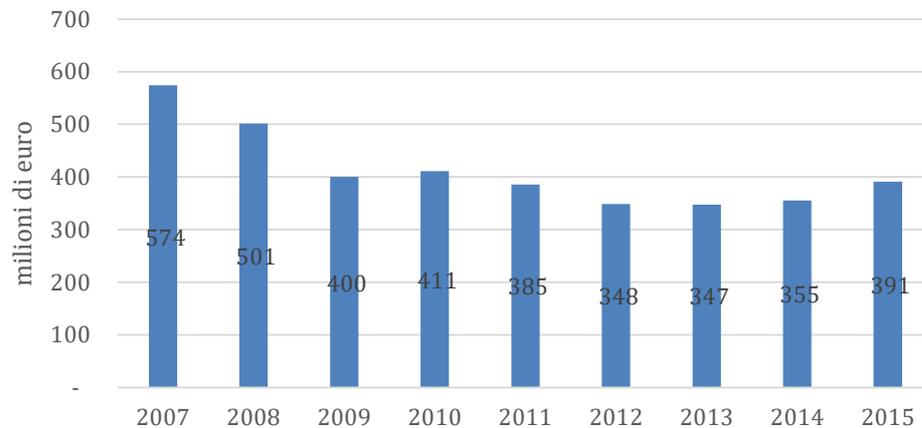
Nel 2015, le aziende afferenti al codice ATECO C31 "Fabbricazione di mobili" ha complessivamente esportato per un valore di 391 milioni di Euro, pari allo 5,4% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con un'incidenza sul totale nazionale di settore del 4,2% (era il 4,1% nel 2014). Dopo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

¹¹ "Indicatori farmaceutici", Farindustria 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".

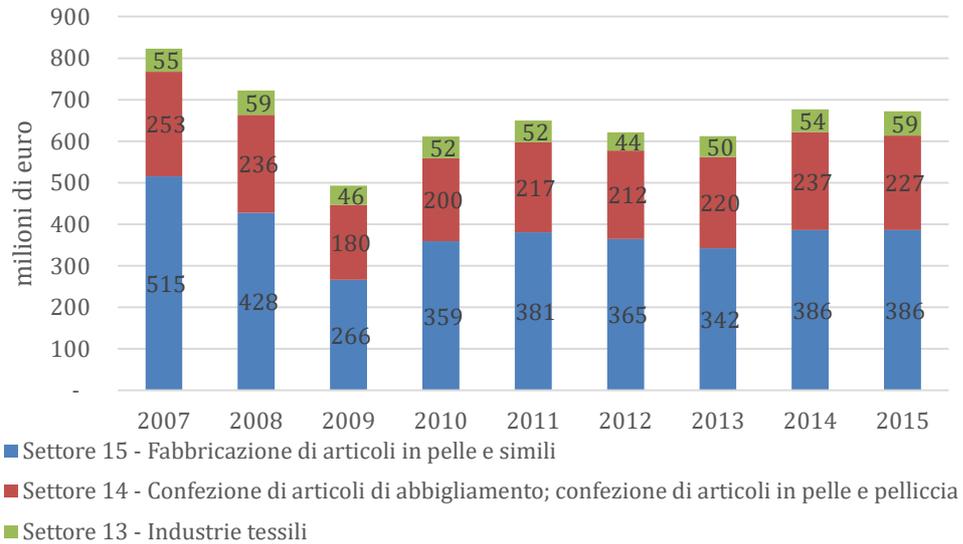
Una analisi comparata delle esportazioni del settore TAC nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2011 e il 2013 una lieve flessione, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania.¹³ Anche i dati ISTAT elaborati dalla Direzione 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 un'incidenza sul totale nazionale di settore dello 1,4%, lo stesso valore del 2014. Da sottolineare il peso diverso dei tre settori del TAC: i prodotti in cuoio rappresentano il 57,2% dell'*export* totale del settore, a seguire l'abbigliamento con il 33,9% e i prodotti tessili con l'8,8%.

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

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

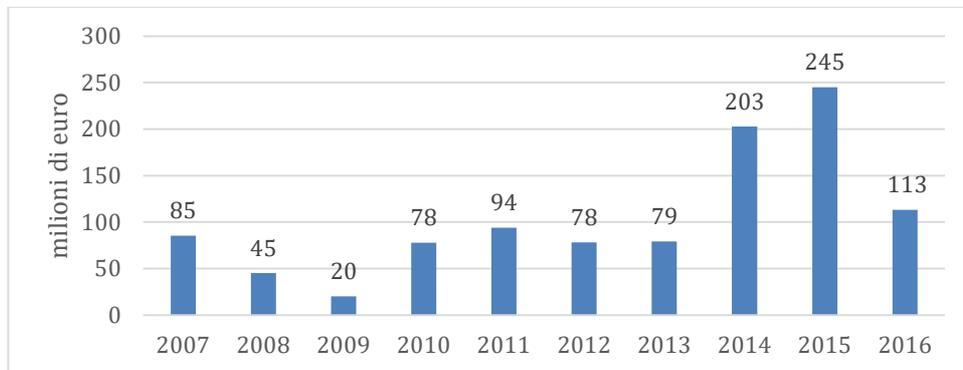
I prodotti energetici (petroli raffinati) e metallurgici (semilavorati dell'industria siderurgica) sono tra le principali merci in partenza dal porto di Taranto, mentre parte delle merci in partenza da Brindisi è costituita da prodotti chimici di base; è dunque interessante esaminare l'andamento complessivo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

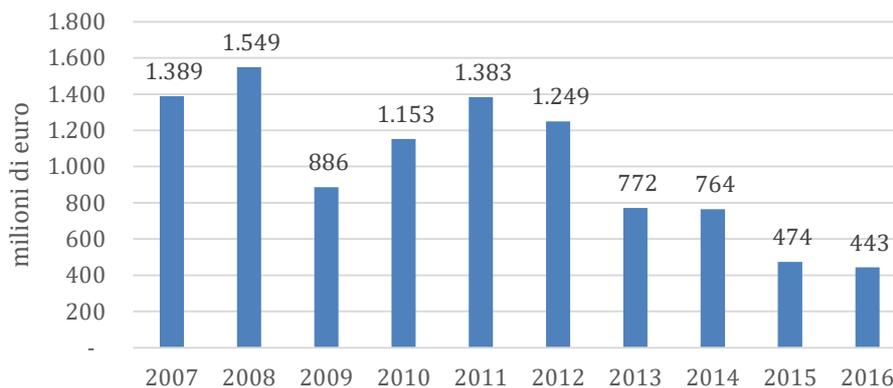
Più stabile l'*export* di prodotti chimici, che tra il 2010 e il 2016 oscilla intorno ad un valore medio di 466 milioni di euro.

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



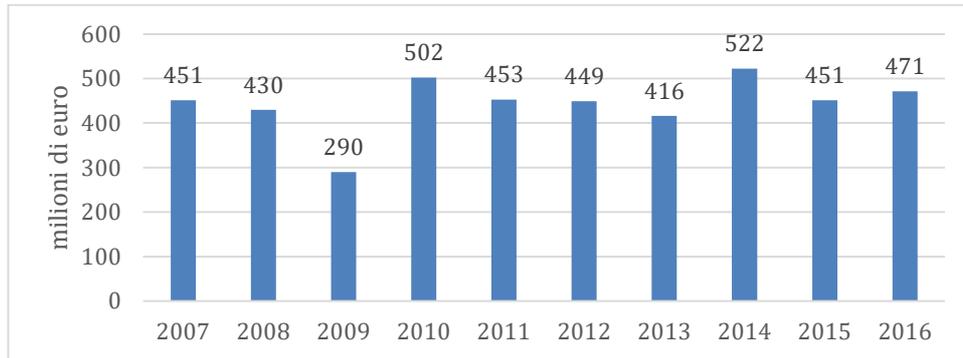
Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CD19)

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 merci, a Brindisi, Taranto, Bari, Manfredonia, Monopoli, Barletta, Gallipoli, Molfetta e Otranto.

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

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

Riguardo agli **accosti**, Brindisi ha in dotazione 27 accosti, 11.243 metri e una superficie di 600.935 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 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 elementi¹⁵:

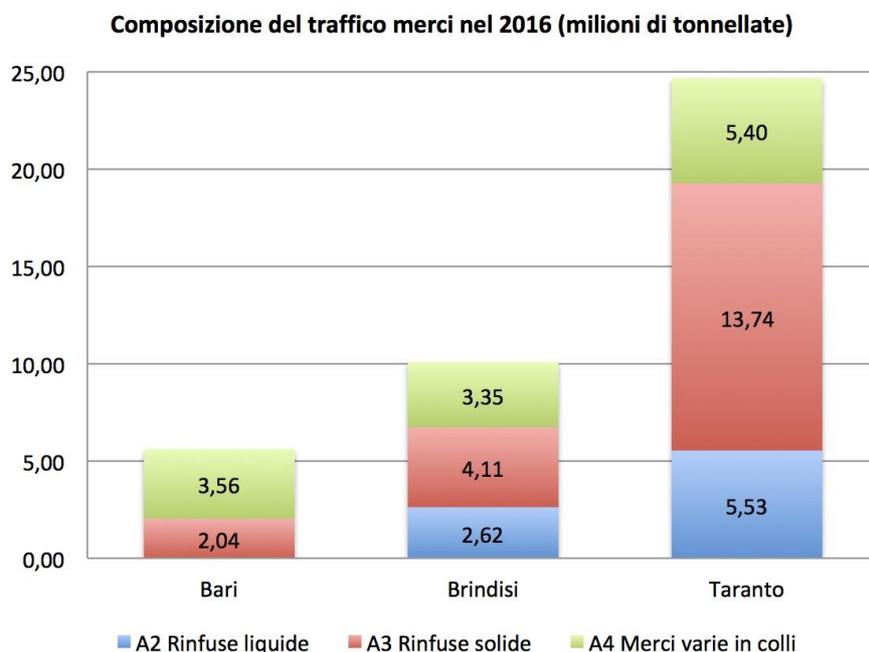
- Il **porto di Taranto**, dopo una costante flessione avvenuta nel periodo 2011-2015, segna un'inversione di tendenza nel 2016, marcando un +9,3% nel volume delle merci movimentate rispetto all'anno precedente, prevalentemente a seguito di un incremento delle rinfuse solide (essenzialmente carboni fossili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

¹⁵ Fonte dei dati: Assoporti.

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

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

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Assoport

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

| Porto | 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 | <ul style="list-style-type: none"> • prodotti chimici di base • torri eoliche |

| | | |
|--------------------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • cereali • barbabietole per zucchero di canna | <ul style="list-style-type: none"> • 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”, accanto alla componente commerciale, in fase di rilancio nell’ambito della valorizzazione del Molo Polisetoriale. D’altra parte, la vocazione commerciale di Taranto uscirà rafforzata grazie alla prossima valorizzazione del Molo Polisetoriale attraverso il rilascio delle concessioni demaniali marittime, a conclusione delle procedure in corso.

È altresì evidente come nel complesso la Puglia abbia ridimensionato il suo peso a livello nazionale, e a questo proposito ci sentiamo di condividere l’analisi dell’IPRES laddove evidenzia come *“la criticità principale sembra essere la scarsa qualità delle interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto (ferrovia, strade, aeroporti) con riferimento al trasbordo delle merci, e tra i porti ed il resto del territorio regionale, con riferimento al servizio passeggeri, con ripercussioni sull’impatto economico che il sistema portuale è in grado di determinare complessivamente a livello regionale.”*¹⁶

¹⁶ *Le infrastrutture portuali in Puglia*, IPRES, dicembre 2015.

3.2 Aeroporti

La rete aeroportuale pugliese comprende gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto. Il Piano Nazionale degli Aeroporti¹⁷, 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 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

¹⁷ Piano Nazionale degli aeroporti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC, 2012.

territoriale e soprattutto con il porto di Taranto e sviluppare la connessione alla ferrovia Taranto–Brindisi con collegamento diretto al porto di Taranto”.

3.3 Strade

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

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

Se la dotazione garantisce, in termini di km di strade per numero di abitanti e per chilometro quadrato, livelli non 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’ammodernamento infrastrutturale della SS 106 Ionica (strada europea E90), una strada a forte traffico e con i più elevati livelli d’incidentalità in Italia, che garantisce i collegamenti costieri tra Calabria, Basilicata e Puglia per un totale di 491 Km (N.d.R. tratti della Puglia e Basilicata già completati).”¹⁸

Nella tabella che segue sono presentate le caratteristiche della dotazione stradale per regione (anno 2013)¹⁹.

| Tipologia di strada | Puglia | Basilicata |
|---------------------------------------|--------|------------|
| Strade Statali (km) (a) | 1510 | 1027 |
| Regionale e provinciali (km) | 9136 | 4854 |
| Autostrade (km) | 313 | 29 |
| Km strade statali x 10.000 ab. | 3,7 | 17,9 |
| Km regionali/provinciali x 10.000 ab. | 22,3 | 83,9 |

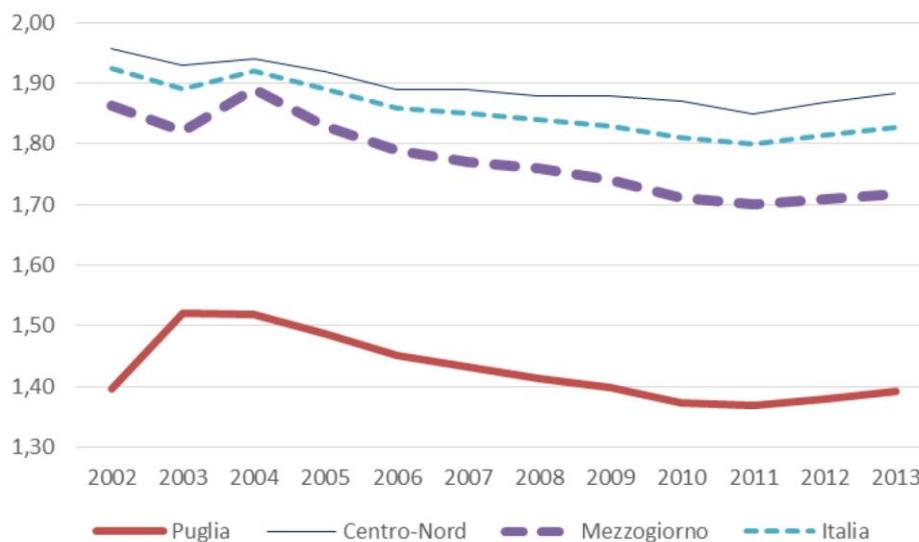
¹⁸ Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017.

¹⁹ Ibidem.

| | | |
|-----------------------------------|------|------|
| 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 |

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 2002-2013²⁰

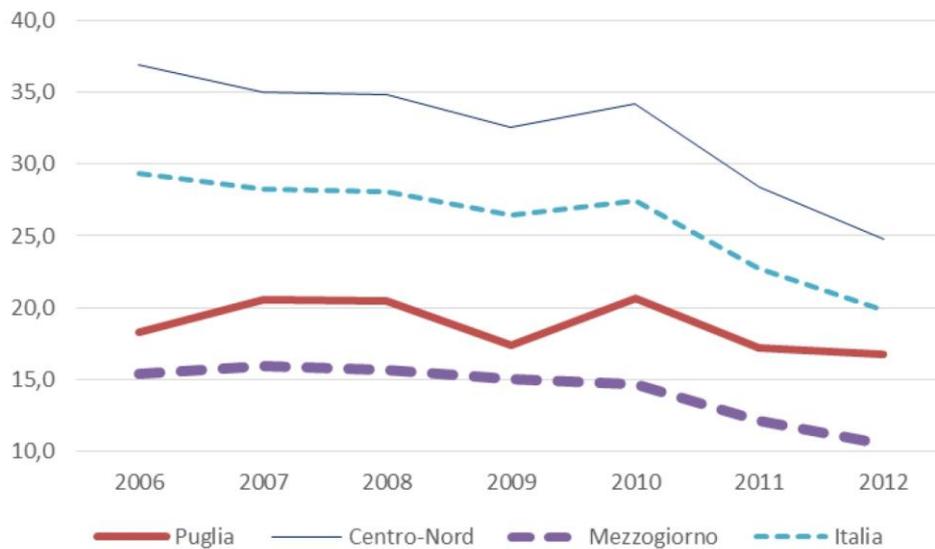


Al di là del dato puramente quantitativo, i 313 chilometri del sistema autostradale pugliese rimangono fortemente sbilanciati verso i collegamenti con il centro-nord, con il tratto pugliese della A14 Bari-Bologna, il raccordo a Canosa con la A16 per Benevento e Napoli e il proseguimento dell'asse autostradale 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.

²⁰ Fonte: Elaborazione IPRES su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Aiscat e Automobile Club d'Italia (Aci), tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.

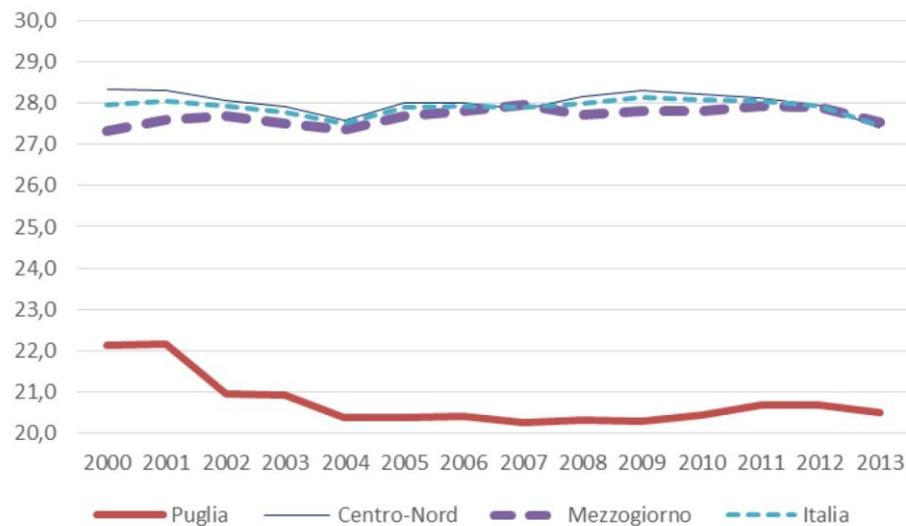
Trasporto merci su strada. Milioni di Tonnellate-Km per 10.000 autovetture. Anni 2006-2012²¹



3.4 Ferrovie

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

Rete ferroviaria in esercizio. Chilometri per 100.000 abitanti. Anni 2000-2013²²

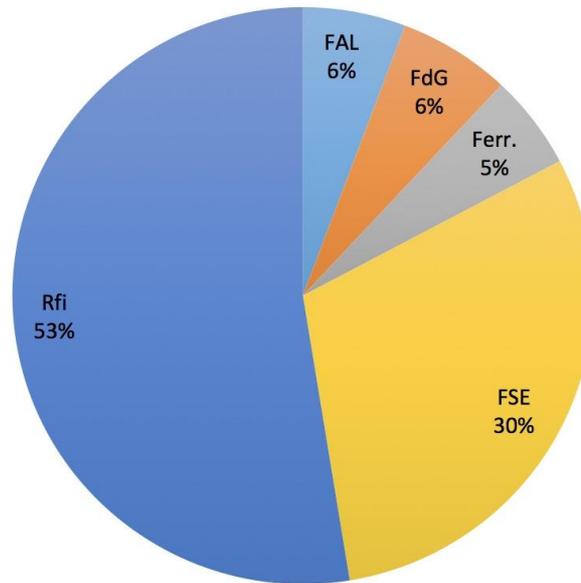


La rete ferroviaria pugliese è attualmente gestita da cinque operatori, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria S.p.A., FSE Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., per una copertura di 1.550 chilometri, distribuiti come illustrato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

²¹ Fonte: Istat, Rilevazione sul trasporto merci su strada, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.

²² Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.

Distribuzione estensione rete ferroviaria regionale per operatore²³



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

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

Riguardo al trasporto merci:

*“Il reticolo del trasporto merci su ferro che interessa le regioni di Puglia e Basilicata è formato da diversi impianti terminali diversificati per tipologia di trasporto e modalità di gestione. L'asse portante di tutti i trasporti è costituito dalla Direttrice Adriatica che è in grado di mettere in comunicazione le Regioni con le località del Nord Italia ed Europa, non a caso molti di questi impianti terminali sono ubicati lungo la direttrice stessa o sua prosecuzione, il resto è costituito da impianti a servizio di grossi insediamenti industriali come S. Nicola di Melfi che è collegato alla Direttrice Adriatica tramite la linea Foggia – Potenza. La Direttrice Adriatica è caratterizzata da un modulo di 570m, peso assiale di categoria D4 (22,5 t*asse) e codifica per il trasporto combinato PC 45 in tutta la parte a sud di Pescara e PC 80 da Pescara fino a Bologna.”²⁴*

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.²⁵

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

²⁴ *Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano*, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017.

²⁵ Fonte: Ibidem.


LEGENDA

- Attuale generatore traffico merci
- Raccordo tecnico

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

| | | |
|--------------------|---|-------|
| | presenta al momento livelli di traffico significativi. | |
| S. Nicola di Melfi | Stazione di 3 binari di cui due della lunghezza di 600 m sono destinati al traffico merci. All'impianto sono allacciati il raccordo 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 (snodo ferroviario del Porto di Taranto che collega direttamente il Molo Polisettoriale e la Piastra Portuale logistica dello scalo Ionico alla rete ferroviaria nazionale): la stazione è ubicata sulla direttrice Taranto-Reggio Calabria ed è in grado di servire l'arco 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 è interessato da interventi di ampliamento e potenziamento che entro il 2019 consentiranno la composizione di treni di 750 m.

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 seguire²⁶:

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).

²⁶ Fonte: *Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano*, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017.

Il progetto è stato messo a punto dalla Lotras, un'azienda che nel *terminal* ferroviario di Borgo Incoronata ha il suo *hub* principale, operativo dalla fine del 2008, e prevede la realizzazione di un'area di manutenzione dei vagoni, ospitati da una superficie coperta di oltre 1.200 metri quadrati, di un deposito di materiale rotabile da 12mila metri quadrati, servito da binari interni, e di un centro servizi.

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

3.5.2 Interporto Regionale della Puglia

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto

La Piattaforma Logistica - situata in un'area posta in località S. Nicolicchio, la cui posizione risulta strategica ai fini del futuro utilizzo, in quanto in stretta contiguità sia con i *terminal* marittimi, sia con la rete ferroviaria nazionale - si estende in ambito portuale in area a ridosso del 4° Sporgente, su una superficie complessiva di circa 200.000 mq. La Piattaforma

si propone come centro d'interscambio fra diverse modalità di trasporto (strada – ferro – mare) e centro di prestazione di servizi alle merci, secondo una logica di integrazione operativa e informatizzata tra i diversi soggetti in essa operanti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana

L'area di carico intermodale potrebbe rivestire un ruolo di rilievo per la gestione logistica delle merci, grazie alla sua prossimità con vie di comunicazione a scorrimento veloce quali la S.S.7 (strada statale a rapida interconnessione con la rete autostradale ed il collegamento con le stazioni marittime di Brindisi e Taranto e aeroportuali di Brindisi e della vicinissima Grottaglie) e la sua predisposizione al collegamento con la rete ferroviaria nazionale, con piattaforme di carico e scarico per una capacità simultanea di circa 50 vagoni.

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

Si evidenzia che, vista la legge 29 dicembre 2003, n. 376, artt. 1 e 2, con la quale è stato disposto il finanziamento di opere pubbliche di particolare interesse e considerato lo schema di convenzione, n. 4192 del 20/09/2004, tra il Comune di Francavilla Fontana, Ente Beneficiario, e il Ministero dei Trasporti, Ente erogatore, al sol fine di poter 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 completamento del centro di carico intermodale, di circa 1.800.000 euro.

3.6. Nuovi interventi infrastrutturali

3.6.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano

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

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

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

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

Si rimanda alla documentazione presente sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti²⁷ 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.

²⁷ <http://www.ponir.mit.gov.it/interventi/aree-logistiche-integrate/ali-sist-pugl-lucano>

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 particolare²⁸:

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

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

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

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

Le principali priorità di intervento sono:

A. Trasporto ferroviario

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

²⁸ Vedi <http://old.regione.puglia.it/index.php?page=schede&id=138>

tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma. Nello snodo di Bari, le attuali infrastrutture intermodali di scalo Ferruccio ed Interporto, unitamente al fascio ferroviario di Bari Lamasinata, hanno la necessità di raccordarsi con la linea adriatica attraverso un'interconnessione più veloce e funzionale, possibile solo attraverso la costruzione della nuova stazione posta in parallelo alla linea con un adeguato fascio di presa e consegna arrivi e partenze. Questo intervento, finanziato dal PAC nazionale, rappresenterà un moltiplicatore dei traffici intermodali, a sistema con le piattaforme di Brindisi Costa Morena, Brindisi nuova stazione elementare, Taranto Logistica, Taranto Polisettoriale, Taranto raccordo Bellavista – Cagioni, Foggia Incoronata. Con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione del Patto per lo sviluppo della Regione Puglia e della Delibera CIPE 54/2016, è finanziata la realizzazione della piattaforma logistica ferroviaria integrata, Incoronata, in area ASI e del raccordo ferroviario nuova stazione elementare “Brindisi Intermodale”.

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

B. Trasporto Marittimo

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

Sistema Informativo e Telematico Integrato per i Porti di Bari, Brindisi e Taranto).

A. Trasporto Stradale

- Risoluzione degli attuali fattori di rischio della circolazione: *Bypass* tra la S.S. 16 e l'Autostrada A14.
- Intervento di ammodernamento della S.S. 16 Adriatica, nel tratto Bari-Mola di Bari, per risolvere i fenomeni di congestione della città metropolitana, migliorare il collegamento verso il porto TEN-T *core* e l'interporto TEN-T *core* di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud.
- Connessione delle aree interne (Sub Appennino Dauno) con i poli di interesse territoriale fra cui l'aeroporto *comprehensive* di Foggia.
- Completamento del tronco Matera-Taranto anche al fine di potenziare i collegamenti verso il porto TEN-T *core* di Taranto.
- Riconoscimento di una serie di corridoi stradali sui quali implementare forme di priorità e agevolazione della marcia del Trasporto Pubblico Locale automobilistico. Tali corridoi vanno selezionati in funzione di due criteri fondamentali: i livelli di offerta e relativa frequentazione dei servizi di TPL e, in subordine, al fine di riconoscere una priorità di intervento, l'accessibilità verso aree maggiormente svantaggiate in quanto, ad esempio non servite dalla ferrovia. La soluzione di riferimento è il *Bus Rapid Transit* (BRT) che va affermandosi anche in Europa come un approccio moderno e flessibile a problemi di mobilità in aree urbane ed extraurbane grazie alla duttilità d'impiego dell'autobus.

4. I sistemi di impresa nella ZES Ionica

4.1 Il versante pugliese

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

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

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

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

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

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

4.1.1 Taranto capitale industriale del Mediterraneo proiettata verso il mondo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Essa mantiene tuttora tale posizione grazie:

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

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

4.1.2 Il ruolo del porto tarantino

Tra i primi avamposti internazionali dopo l'attraversamento del Canale di Suez, il porto di Taranto rappresenta un crocevia fondamentale per i traffici marittimi del nostro Paese: l'assenza di “colli di bottiglia” lo rende agevolmente collegato all'Europa centrale e settentrionale.

Malgrado questo, esso condivide, assieme a tutta l'area euro-mediterranea, le preoccupazioni e le numerose incertezze derivanti da un periodo di forte instabilità: dal terrorismo internazionale all'incremento dei consensi da parte di movimenti politici populistici, dall'intensificarsi delle pressioni reciproche tra Russia e Stati Uniti all'incremento del numero di persone in fuga dagli scenari di guerra e dalle conseguenti problematiche (si pensi, ad esempio, alla tratta di esseri umani sulle acque del Mediterraneo).

L'instabilità dei governi locali è, per di più, fattore deterrente per il *business environment*, specie se considerati gli impatti negativi e molto evidenti su flussi turistici²⁹, scambi commerciali e mercato degli investimenti³⁰; l'insieme di questi fattori contribuisce a generare un clima di incertezza tale da influenzare, notevolmente, le politiche e le scelte strategiche di *policy maker* ed operatori di mercato.

Le infrastrutture di trasporto - porti e aeroporti, su tutti - sono particolarmente soggette a tali rischi (attacchi terroristici, anche di tipo cibernetico). A fronte di un contesto globale fortemente competitivo in cui le instabilità sopra descritte minano, complessivamente, l'affidabilità delle previsioni di lungo periodo, la consapevolezza dei *trend* economici e geopolitici globali costituisce un elemento fondamentale per la definizione di strategie che siano, allo stesso tempo, lungimiranti, efficienti e particolarmente flessibili.

In Italia la crisi economica ha, in questo senso, ulteriormente complicato il quadro di riferimento, mettendo seriamente a repentaglio le potenzialità dei porti del Meridione (quello di Taranto nello specifico).

²⁹ Nel 2016 si è registrato il -1,1% di traffici crocieristici rispetto al 2015.

³⁰ “Nell'ambito di una *survey* condotta da EY sull'area euromediterranea, gli investitori hanno confermato l'interesse ad investire nell'area, principalmente in infrastrutture (22%), *real estate* e *hospitality* (19%) e settore manifatturiero (18%), a condizione che i governi intervengano per migliorare la stabilità politica della regione, incrementare la sicurezza delle persone e delle merci, aumentare la qualità dei sistemi educativi”. Cfr. Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio, *Piano Operativo Triennale e Port Vision 2030 nel Porto di Taranto*, 2017, p. 10.

Tale situazione - peraltro coincisa con la necessità di offrire un servizio quanto più confacente e rispondente alle esigenze dei maggiori vettori internazionali - ha fatto sì che, almeno nell'area jonica, venissero operati una serie di interventi di carattere strutturale ed infrastrutturale, tali da consentire anche una migliore fruibilità dei servizi messi a disposizione della comunità portuale e del suo *hinterland*: l'urgente realizzazione delle opere marittime/infrastrutturali (già appaltate o da appaltare) e la loro particolare rilevanza strategica - attuale e prospettica - per la portualità italiana, hanno portato alla nomina, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 febbraio 2012, del **Commissario Straordinario del porto di Taranto**.

In ottemperanza a quanto previsto dal comb. disp. degli artt. 163, commi 5 e 7, del Codice dei Contratti Pubblici di cui al D.Lgs. n. 163/2006 e 13 D.L. n. 67 del 1997 convertito in legge, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 1997, egli si preoccupa di:

- a) seguire l'andamento dei lavori;
- b) intraprendere nuove azioni;
- c) promuovere intese tra soggetti pubblici e privati interessati³¹.

Malgrado questo, il D.P.C.M. in questione, non annovera tra le proprie priorità alcune linee strategiche che potrebbero, in qualche modo, completare la cornice portuale tarantina, così da determinare - in termini di sicurezza e celerità dei trasporti marittimi - la crescita del sistema Paese³².

In questo senso, la legge n. 20 del 2015 - in osservanza a quanto disposto dall'ex art. 1, comma 1002, della legge del 27 dicembre 2006, n. 296 - ha portato all'estensione dei poteri del Commissario Straordinario del porto di Taranto, a cui competono tutti gli interventi infrastrutturali (ampliamento ed adeguamento) dell'area portuale e retroportuale (logistica compresa).

L'impegno e gli sforzi profusi dall'Autorità di Sistema Portuale di Taranto, anche per mezzo di un'intensa attività promozionale, hanno portato all'inclusione dello scalo jonico nella mappa dei Corridoi europei (TEN-T): il *Connecting Europe Facility* (CEF), entrato in vigore il primo gennaio 2014, ha confermato la presenza del porto *core* di Taranto sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, quale nodo:

- terminale del segmento terrestre/ferroviario (da Helsinki a Malta);
- marittimo di collegamento del Corridoio stesso con La Valletta.

Il regolamento (UE) 1315/2013 definisce una rete a due livelli, secondo priorità:

- I livello → rete centrale o *core network*, infrastrutture di importanza strategica per lo sviluppo dello spazio europeo dei trasporti, il cui completamento è previsto entro il 2030.
- II livello → rete globale o *comprehensive network*, include infrastrutture atte a garantire l'accessibilità alla rete centrale e a tutti i territori dell'UE, il cui completamento è previsto entro il 2050.

In questo contesto, il trasporto marittimo ricopre un ruolo chiave; le priorità individuate, in tal senso, riguardano:

- a) promozione delle Autostrade del Mare (navigazione su rotte brevi, sviluppo delle connessioni con l'entroterra, miglioramento delle prestazioni ambientali);

³¹ In linea con quanto previsto dalla legge n. 296 del 2006 (*legge Finanziaria* 2007).

³² Anche in termini di "aderenza" della programmazione nazionale a quella comunitaria.

- b) interconnessione tra porti e vie navigabili interne;
- c) digitalizzazione dei servizi marittimi;
- d) attuazione dei servizi marittimi elettronici;
- e) efficientamento energetico e promozione carburanti alternativi.

I porti italiani inclusi nelle reti TEN-T sono 42; 14 di questi sono porti *core* (Taranto, compresa).

A tal proposito, si osservi come il porto di Taranto, costituisca la porta d'accesso del più lungo ed importante Corridoio - quello Scandinavo-Mediterraneo³³ - rappresentando il primo approdo comunitario di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano, dopo l'attraversamento del Canale di Suez.

Gli ottimi collegamenti stradali e ferroviari con le regioni del Centro-Nord, inoltre, consolidano, ulteriormente, il ruolo già attribuito al porto di Taranto dal *Workplan di Corridoio* e dalle strategie cinesi ascrivibili all'iniziativa "Via della Seta Marittima".

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

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

Con riferimento al trasporto marittimo, si tenga presente, inoltre, come i porti *core* siano chiamati a conformarsi a criteri di diversa natura: oltre agli aspetti legati a traffici ed infrastrutture portuali si richiede, più in generale, un adeguamento a *standard* energetici (efficientamento), ambientali (riduzione delle emissioni inquinanti, utilizzo combustibili puliti alternativi) ed elettronici (digitalizzazione, miglioramento dei servizi marittimi).

La Risorsa Mare è valorizzata a 360°.

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

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

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

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

- 1) Incentivare lo studio specialistico e la ricerca negli ambiti tematici connessi allo sviluppo del porto e delle attività logistiche ad esso collegate: creazione di un bacino di risorse e figure altamente specializzate ed immediatamente impiegabili su

³³ Attraversa tutto il territorio nazionale e connette la penisola italiana con i principali mercati europei.

- scala locale al servizio delle imprese collegate al porto e al retroporto (con importanti ritorni occupazionali per il territorio tarantino);
- 2) Stabilire un *network* con le Università regionali che valorizzi le peculiarità marittime del territorio, mediante corsi di laurea e programmi di ricerca ai quali potranno partecipare università, centri di ricerca d'eccellenza (anche stranieri) e ricercatori di elevato *ranking* internazionale.

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Attività di *scouting* per la selezione di idee e progetti imprenditoriali più innovativi;
2. Attività di *tutorship* diretto a supportare le *start up* nel consolidamento del *team* e nella definizione del prodotto/prototipo;

3. Attività di progettazione europea (con il supporto del Centro Studi e Ricerche);
4. Attività di *mentorship* diretto a supportare le *start up* nell'affinamento del modello di *business* e nell'esplorazione del mercato;
5. Attività di *advisory* diretta a supportare le *start up* nell'attività di ricerca e raccolta di fondi privati o pubblici.

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

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

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

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

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

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

4.1.2.2 La zona franca doganale nel porto di Taranto ed il nuovo codice doganale

Nel processo di istituzione della ZES interregionale, fondamentale, per non dire imprescindibile, sarà il contributo apportato dalle misure di carattere doganale.

In tal senso, in data 25 giugno 2013 - con l'intento di promuovere lo sviluppo economico, incrementare i traffici, la produttività e la competitività del porto jonico - l'Autorità

Portuale di Taranto ha presentato formale istanza all'Ufficio delle Dogane, al fine di poter esercitare, nelle aree di propria competenza, una zona franca non interclusa (Tipo II).

L'iniziativa, accompagnata da ampio sostegno e folta condivisione istituzionale³⁴, aveva portato, già nel novembre 2013, il Comitato Portuale ad esprimere il proprio supporto sia in relazione alla realizzazione di un porto franco non intercluso che all'implementazione di una Zona Economica Speciale (ZES).

Ciò nonostante, solo grazie alla Determina n.13175 del 16 maggio 2014, la Direzione Interregionale per la Puglia, il Molise e la Basilicata ha autorizzato l'istituzione di una **zona franca aperta non interclusa di tipo II** - la cui gestione è affidata all'Autorità Portuale di Taranto - per l'esercizio esemplificato delle attività di *import-export* senza il pagamento di dazi per le movimentazioni condotte nel perimetro.

Dal punto di vista normativo, l'art. 166 del Regolamento n. 2913/92/CEE definisce le zone franche o i depositi franchi "parti del territorio doganale della Comunità o aree situate in tale territorio, separate dal resto di esso, in cui:

a) le merci non comunitarie sono considerate, per l'applicazione dei dazi all'importazione e delle misure di politica commerciale all'importazione, come merci non situate nel territorio doganale della Comunità, purché non siano immesse in libera pratica o assoggettate ad un altro regime doganale, né utilizzate o consumate in condizioni diverse da quelle previste dalla regolamentazione doganale;

b) le merci comunitarie, per le quali una normativa comunitaria specifica lo preveda, beneficiano, a motivo del loro collocamento in tale zona franca o in tale deposito franco, di misure connesse, in linea di massima, alla loro esportazione".

Istituite per facilitare lo sviluppo dei traffici internazionali, le ZFD vengono, di norma, collocate in aree portuali o aeroportuali considerate crocevia di commerci ed esportazioni; a tal proposito, l'art. 167 del CDC riconosce agli Stati membri la possibilità di riservare porzioni di territorio doganale alla zona franca.

In relazione a "limiti geografici" e forme di controllo adottate, distinguiamo:

- zone franche intercluse (cd. tipo I)³⁵: perimetro designato e ben circoscritto, punti di accesso in entrata e in uscita vigilati e sottoposti al controllo dell'autorità doganale;
- zone franche non intercluse (cd. tipo II)³⁶: disponibile tutto lo spazio afferente al recinto portuale (assenza di recinzioni, punti di entrata e di uscita sottoposti a vigilanza doganale), in cui controlli e formalità doganali vengono effettuate seguendo le procedure indicate per il deposito doganale.

Le zone franche, pertanto, sono considerate fiscalmente zone extra-doganali: le merci non comunitarie, pur trovandosi fisicamente sul territorio nazionale, sono considerate non situate nel territorio dell'Unione (e perciò soggette a particolari vantaggi fiscali. Si pensi alla sospensione dal pagamento dei dazi all'importazione delle merci fino a quando non risulti

³⁴ Nella seduta del 11 settembre 2013, il Consiglio Comunale di Taranto, con *Deliberazione n. 90*, aveva sostenuto l'iniziativa portata avanti dall'Autorità Portuale, dichiarando il proprio impegno per il raggiungimento di un comune obiettivo.

³⁵ Art. 799, paragrafo 1, lettera a) del *Regolamento Comunitario di Attuazione - Regolamento (CEE) n° 2454/93* della Commissione del 2 luglio 1993 e Allegati. Il Regolamento (D.A.C.C.) fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n.2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario.

³⁶ Art. 799, paragrafo 1, lettera b) del D.A.C.C.

chiara la destinazione finale³⁷); in caso di esportazione, esse sono considerate “fuori campo IVA”.

Le merci, pertanto, potranno essere lavorate o manipolate in regime di esenzione (da tasse, dai dazi all'importazione, dalle misure di politica commerciale) a patto che vengano rispedite fuori dal territorio comunitario; l'obbligazione doganale, sorge solo una volta che le merci vengono immesse in libera pratica o consumate (anche all'interno della stessa zona franca).

All'interno della zona franca possono essere realizzate attività quali: stoccaggio, manipolazioni usuali, trasformazione sotto controllo doganale, perfezionamento attivo, commercializzazione di merci terze.

Il Regolamento (UE) n ° 952/2013 del 9 ottobre 2013³⁸, che istituisce il nuovo Codice doganale dell'Unione, modifica la disciplina delle ZFD: sopprime la zona franca di tipo II e il deposito franco, lasciando intatta la possibilità di istituire, a livello nazionale e con norma di legge, la ZFD di tipo I³⁹.

In considerazione di questo - stante l'ottemperanza a quanto previsto sotto l'aspetto procedurale - l'AdSP del Mar Ionio prevede che, una volta individuata e perimetrata l'area, possa essere istituita, nel porto di Taranto, una zona franca interclusa (tipo I): in tal modo, oltre ai benefici fiscali ed amministrativi contenuti nel decreto-legge 91/2017, potranno affiancarsi le agevolazioni doganali, così da: incrementare lo sviluppo dei traffici e del commercio internazionale; incentivare il transito e la spedizione delle merci, nonché le vendite e gli scambi commerciali con il resto del mondo; favorire l'insediamento e la permanente localizzazione di nuove imprese che creino occupazione e incentivino lo sviluppo economico.

Per dare ulteriore impulso alla ZES interregionale e ad un comprensorio vasto come quello jonico-lucano, l'Autorità portuale di Taranto prevede che, ben presto, possa essere individuata, altresì, un'area da destinare a Magazzino di Temporanea Custodia all'interno della quale, in attesa di conoscere la destinazione finale, sarà possibile depositare la merce in sospensione, per un massimo di 20 giorni⁴⁰, senza obblighi dichiarativi integrali: solo alla scadenza, in effetti, dovrà essere definita la destinazione finale (importazione, introduzione in deposito, temporanea importazione, transito, ritorno al mittente, distruzione, abbandono all'erario).

4.1.2.3 L'estensione dei poteri del Commissario Straordinario di Taranto

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

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

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

³⁷ Esportazione finale fuori dall'UE o immissione in libera pratica nel territorio comunitario.

³⁸ GUUE - L n.269 del 10.10.2013.

³⁹ Zona franca non interclusa e deposito franco dovranno essere trasformate in deposito doganale entro il 1° maggio 2019.

⁴⁰ Può essere prorogata di ulteriori 20 giorni.

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

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

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

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

- 2) dal DPCM del 17 febbraio 2012 attraverso cui - secondo i poteri riconosciuti dal combinato disposto degli articoli 163, commi 5 e 7 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67 (convertito in legge con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997 n. 135) - vengono affidate al Commissario straordinario le/i seguenti opere e lavori relative/i “al porto di Taranto:
- a) Piastra portuale di Taranto;
 - b) Dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio;
 - c) consolidamento/adeguamento della esistente banchina del Molo polisettoriale;
 - d) nuova diga foranea a protezione dall'agitazione del moto ondoso in Darsena Molo polisettoriale;
 - e) potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto;
 - f) rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1”.

Sotto il profilo ambientale, il decreto specifica che, qualora non ancora intervenuta la pronuncia sulla compatibilità è emessa entro sessanta giorni dalla richiesta⁴¹; al Commissario straordinario, inoltre, sono “attribuite ai sensi del comma 4-quater dell'art. 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, le funzioni di stazione appaltante ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni e integrazioni”.

⁴¹ Ai sensi dell'art. 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135.

4.1.3 Numeri e profili di una identità produttiva

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

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

Nell'area, inoltre, si sono sviluppate nell'ultimo ventennio molte imprese di varie dimensioni, operanti nel comparto impiantistico ed elettromeccanico, collegate alle manutenzioni ordinarie ed agli investimenti all'interno dell'Ilva, dell'Arsenale e della raffineria dell'Eni, alcune delle quali negli ultimi anni si sono affacciate con successo anche su mercati del Nord Italia ed internazionali. Fra queste, spiccano per fatturato e numero di addetti Semat, Comes, Modomec, Stoma, Giove, Lacaia Pietro, Iris, Pitrelli F.sco, Eutectique, Sicmi, Iris. Tali piccole e medie società subfornitrici, impegnate in lavori nel Siderurgico, nella raffineria e al servizio dell'Arsenale - nel *revamping* degli impianti, a bordo delle navi o nella manutenzione/costruzione in loro stabilimenti esterni di pezzi destinati ai siti dell'industria di processo - sono aziende: a) con qualifiche elevate; b) con personale e uffici tecnici in alcuni casi di *standing* medio-alto; c) con parchi macchine tecnologicamente avanzati e mezzi d'opera capaci di misurarsi con le complesse problematiche impiantistiche dei grandi committenti insediati nel territorio.

- B. È in attività dal 1889 l'Arsenale della Marina Militare che resta il più grande d'Italia con quello di La Spezia, superando l'altro di Augusta in Sicilia. Nell'impianto sono in corso investimenti di ammodernamento e assunzioni di personale qualificato per lo svecchiamento e la riqualificazione dell'organico e di recente sono stati compiuti interventi manutentivi di naviglio privato. L'Arsenale ospita un bacino in muratura, il Ferrati, fra i più grandi d'Europa capace di ospitare navi di rilevante tonnellaggio. Lungo 243 metri e largo 35 venne costruito nel 1916 e fra il 2010 e il 2013 è stato interessato da lavori di consolidamento statico nell'ambito del Piano Brin, il programma di ristrutturazione e ammodernamento di tale infrastruttura.
- C. Dopo la dismissione del sito che costruiva macchine eoliche non più richieste dal mercato, i due impianti rimasti produttori di loro componenti come le pale della multinazionale danese VESTAS costituiscono ancora in Italia il maggior complesso nel settore, occupando 710 addetti diretti.

- D. La raffineria dell'Eni-Refining&Marketing ha una capacità di raffinazione, oggi attestata pre HDC a 5 MTon/a - a valle HDC 6,5 MTon/a con 450 occupati diretti e circa 500 nelle attività indotte di primo livello. Al sito giunge, attraverso l'oleodotto proveniente dal Centro Oli di Viggiano in Basilicata, il greggio estratto in Val d'Agri e dovrà arrivarvi, come ricordato in precedenza, anche quello in procinto di essere estratto in Basilicata a Corleto Perticara da Total, Shell e Mitsui.
- E. È in esercizio l'impianto della Sistemi Software Integrati del Gruppo Leonardo che rappresenta un polo di eccellenza mondiale impegnato, fra l'altro, anche per commesse della Nasa.
- F. Il porto industriale della città - che nel 2017 ha movimentato 20 milioni di tonnellate - nel 2006 aveva raggiunto anche la 2° posizione in Italia alle spalle dello scalo di Genova per movimentazione complessiva di materie prime e beni finiti, superando quello di Trieste. Dal 2000 al 2006, nella fase di maggiore espansione dovuta in primo luogo alla crescita dei traffici del Siderurgico dell'Ilva - dopo la dismissione del suo Altoforno di Genova - il traffico era passato da 33.802.000 a 49.434.294 di tonnellate, con un incremento di 15.551 milioni, pari al 46%. Le movimentazioni degli anni successivi - in entrata, prevalentemente di minerali ferrosi per l'Ilva e di greggio per la raffineria e in uscita di tubi, *coils* e prodotti raffinati - hanno risentito con la loro flessione dapprima degli effetti della crisi economica internazionale iniziata alla fine del 2008 e successivamente, dall'estate del 2012, dei provvedimenti della Magistratura che hanno interessato l'area a caldo del Siderurgico.
- G. Lo stabilimento di Leonardo Divisione Aerostrutture a Grottaglie, ove attualmente lavorano 1.300 addetti, è uno dei più imponenti d'Europa nel comparto. Dopo il suo insediamento, è stato ampliato per incrementare la produzione di due sezioni della fusoliera in fibre di carbonio del nuovo aereo passeggeri 787 *Dreamliner* della *Boeing*, che la società americana ha lanciato con successo da anni sul mercato e che è entrato in servizio a partire dal 2012. L'impianto occupava una superficie coperta iniziale di 60.000 mila metri quadrati, poi ampliata sino a 90.000, per l'elevato numero di pezzi da produrre, anche della versione allungata del velivolo.
- H. Importanza hanno inoltre nei rispettivi comparti gli stabilimenti della Italcementi - che ha rilevato gli impianti delle Cementir e la cui attività al momento è limitata all'impianto di macinazione - della Calme a Taranto e della Dreher-Heineken nella vicina Massafra, il cui birrifico è per capacità uno dei maggiori del Paese.
- I. Di grande rilievo per numero di occupati (2.300), molti dei quali costituiti da personale femminile, è il *call center* della multinazionale francese Teleperformance.

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

Grazie a quel traffico, positive peraltro erano risultate le ricadute economiche su una parte del sistema produttivo della Puglia e di aree regionali limitrofe. Oggi sono in fase di completamento i raccordi ferroviari dello scalo, nuovi lavori sulle banchine e i dragaggi

promossi dall’Autorità portuale per ampliare ulteriormente la capacità di movimentazione con l’attracco di navi *superportacontainer*.

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

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

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

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

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

Ci si riferisce in particolare alla produzione di:

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

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

- a) la seconda in Puglia per volume di esportazioni, dopo quella di Bari, e i metalli e i prodotti in metallo continuano a costituire spesso oltre il 50% dell’*export* locale, anche se negli ultimi anni sono aumentate le vendite di sezioni di velivoli partite per gli Usa dallo scalo di Grottaglie. A loro volta, le importazioni soprattutto di minerali metalliferi ferrosi e di petrolio greggio ammontano da lungo tempo ad

oltre il 50% del totale. Calcolando l'incidenza dell'insieme di *import* ed *export* sul totale del valore aggiunto industriale stimato nella provincia, si raggiunge abitualmente una percentuale elevata, a dimostrazione dell'alto grado di apertura al commercio estero del sistema produttivo locale.

- b) la seconda in Puglia, dopo quella di Brindisi, per incidenza % del valore aggiunto industriale sul totale delle attività economiche, pari al 20,1% nel 2014 rispetto al 21,1% della provincia brindisina.

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

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

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

4.1.4 Agroindustria e turismo

Lo sviluppo economico del capoluogo e del suo vasto *binterland* non è imperniato soltanto sulle attività industriali e le connesse filiere logistiche. La città, infatti, e vaste zone della provincia sia sul suo versante orientale che su quello occidentale, già da tempo ritrovano nell'agricoltura avanzata, nel commercio, nel turismo, nell'industria dell'ospitalità e nei loro servizi un'altra leva per la crescita anche socioculturale.

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

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

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

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

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

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

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

4.1.5 Il più vasto comprensorio produttivo di riferimento

Il comprensorio produttivo che gravita sull'area del capoluogo ionico è molto vasto e abbraccia l'intera provincia, la Basilicata orientale, i territori della Murgia meridionale della Città Metropolitana di Bari, l'area sudoccidentale della stessa Città Metropolitana barese, le zone occidentali della provincia di Brindisi e vaste aree del Salento occidentale.

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

- autoveicoli costruiti dalla Sata-FCA a S. Nicola di Melfi (PZ), oggi trasportati via ferrovia con trazione *diesel* lungo la linea Potenza-Foggia e poi - passando a mezzi di trazione elettrica - instradati lungo la linea Foggia, Benevento, Caserta, Cassino, verso il porto di imbarco di Civitavecchia;
- salotti in pelle della Natuzzi, e di altri salottifici minori localizzati fra Puglia e Basilicata nel distretto murgiano del comparto, tuttora fra i maggiori del Paese e che alimentano forti correnti di esportazione;
- beni alimentari da forno come il famoso pane "dop" di Altamura/Matera, e biscotti e taralli di fornerie industriali fra cui le grandi Di Leo e Oropan, già esportati da anni;
- prodotti di molitura di cereali con i numerosi molini di Altamura e Gravina fra cui quelli imponenti della Barilla, del Semolificio Moramarco e della Loiudice;
- pregiate varietà agrumicole del Metapontino lucano, tutte destinate all'esportazione;

- arredi domestici, che generano forte domanda di semilavorati in legno, importati da aree balcaniche;
- contenitori in plastica per ortofrutta;
- capi di abbigliamento come capispalla e camicerie di alta qualità sartoriale;
- prodotti chimici di base;
- materiale rotabile con annesse sue manutenzioni nell'area della Ferrosud fra Matera e Santeramo in Puglia;
- tecnologie antincendio come la vasta gamma degli estintori della GIELLE di Altamura;
- ceramiche pregiate di Grottaglie;
- ortaggi del Nord Salento;
- macchine movimento terra del grande impianto della CNH di Lecce-Surbo.

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

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

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

Anche per la provincia di Taranto, come già per le altre pugliesi, il fatturato di grandi gruppi che non vi hanno la loro sede legale non risulta dai dati riportati, anche se i beni e servizi che concorrono a determinarlo sono prodotti anche in fabbriche e siti locali. Basti pensare - solo per citare i casi aziendali più eclatanti - a quanto producono il Siderurgico, la raffineria dell'Eni, lo stabilimento aeronautico dell'Alenia, l'Arsenale della Marina militare e il call center della Teleperformance.

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

| Azienda | Settore | Addetti | Fatturato |
|------------------------------------|---------------------|---------|-----------|
| Basile Petroli | Combustibili | 29 | 314,2 |
| Vestas Blades | Macchine eoliche | 491 | 191,7 |
| G.C.F. Generali Costr. Ferroviario | Edilizia | 656 | 187,0 |
| C.I.S.A. | Trattamento rifiuti | 46 | 50,1 |
| Italcave | Estrattivo | 92 | 47,2 |
| Cantina e Oleificio San Marzano | Alimentare | 51 | 29,5 |
| Zanzar | Meccanica | 66 | 29,2 |
| Castiglia Trasporti | Logistica | 275 | 26,2 |
| Pascar | Logistica | 53 | 26,1 |
| Bgroup | Meccanica agricola | 87 | 25,0 |
| Serveco | Servizi ecologici | 139 | 22,7 |
| Confezioni Lerario | Abbigliamento | 191 | 20,6 |
| Comes | Elettromeccanica | 186 | 19,8 |

| | | | |
|-----------------------------------|-------------------------|------|------|
| Modomec | Meccanica | 122 | 16,2 |
| Progetto ambiente prov. di lecce | Servizi ecologici | 17 | 16,0 |
| Nurith | Legno | 102 | 16,0 |
| Impresa Del Fiume | Edilizia | 124 | 14,5 |
| Tarampesca | Alimentare – lav. pesce | 33 | 14,4 |
| Lubritalia | Chimica | 31 | 13,6 |
| Agricoltura Italia | Fertilizzanti | 8 | 13,0 |
| Industrie Confezioni Acquaviva | Abbigliamento | 29 | 12,8 |
| Varvaglione Vigne e Vini | Alimentare | 32 | 12,5 |
| Stoma Engineering | Meccanica | 56 | 12,0 |
| Appia Energy | Energia | 37 | 11,2 |
| Consorzio Prod. Vini e Mosti | Alimentare | 32 | 11,1 |
| I.Co.Man2000 | Abbigliamento | 63 | 11,0 |
| Manduria Ambiente | Servizi ecologici | 10 | 11,0 |
| Tagliente | Abbigliamento | 34 | 10,8 |
| Ferplast | Materie plastiche | 135 | 10,7 |
| Tecnocamini | Costruzioni | n.p. | 10,7 |
| O.P. Ortofrutticola Ionica | Alimentare | 84 | 10,7 |
| Geagri Coop. Agr. | Alimentare | 58 | 10,0 |
| S. & A. | Impiantistica | n.p. | 9,2 |
| Logistic & Trade | Logistica | n.p. | 9,2 |
| CNT Consorzio navalmeccanico | Navale | 5 | 8,9 |
| Steel Service | Pulizie Industriali | 62 | 8,9 |
| Lacaita Pietro | Meccanica | 136 | 8,5 |
| I.T.N. Industria Tessile Nardelli | Abbigliamento | 45 | 8,5 |
| Sincon | ICT | 192 | 8,4 |
| Tm.P Termomeccanica | Meccanica | 65 | 8,2 |
| Agricola Pliniana | Alimentare | 6 | 7,2 |
| Stampa Sud | Stampe | 52 | 7,0 |
| Sicmi Service | Meccanica | 147 | 6,9 |
| Mainetti Omaf | Materie plastiche | 24 | 6,8 |
| Impresa Ottomano | Edilizia | n.p. | 6,7 |
| Cartonlegno Group | Cartotecnica | n.p. | 6,7 |
| Iris | Meccanica | 114 | 6,6 |
| Europansud | Alimentare | 35 | 6,3 |
| Cantina e oleificio di Manduria | Alimentare | 18 | 6,3 |
| Marraffa | Trasporto | n.p. | 5,9 |
| Il Lattoniere | Impiantistica | n.p. | 5,5 |
| Latentia Winery | Alimentare | n.p. | 5,5 |
| Stoma System | Meccanica | n.p. | 5,5 |
| Progetto Ambiente bacino Lecce | Servizi ecologici | 13 | 5,5 |

| | | | |
|--------------------------------|--------------------|------|-----|
| Bo.Ma. | Edilizia | 43 | 5,4 |
| Elettromeccanica Ciaurri | Elettromeccanica | n.p. | 5,3 |
| Tessitura di Mottola | Abbigliamento | 121 | 5,3 |
| N.C.M. Confezioni | Abbigliamento | n.p. | 5,2 |
| Progetto Ambiente bacino Lecce | Servizi ecologici | 16 | 5,2 |
| Caffè Ninfole | Alimentare | n.p. | 5,2 |
| Cave e Conglomerati | Materiali edilizia | 17 | 5,1 |
| Ecotaras | Servizi ecologici | n.p. | 5,1 |
| GST | Abbigliamento | n.p. | 5,0 |

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

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

5. La perimetrazione della ZES Ionica

5.1 Il versante pugliese della ZES

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

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

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

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

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

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

| POLO DI GROTTAGLIE | |
|-------------------------------------|--|
| Porti di riferimento | Taranto |
| Snodi logistici | - Aeroporto di Grottaglie - Centro Intermodale di Francavilla Fontana |
| Principali arterie di comunicazione | - S.S. 7 - S.S. 7 ter |
| Aree produttive | - Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie - Area PIP ampliamento Grottaglie - Area Industriale Monteiasi - Area PIP di Faggiano - Area Industriale San Giorgio Ionico - Area Industriale Manduria - Area PIP Francavilla Fontana - Area PIP Carosino |
| Settori di riferimento | - Aeronautica - Agroalimentare - Logistica - ICT |
| Estensione | 672,86 Ha |

5.1.1 Criteri di identificazione delle aree

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

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

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

- **impatto**, relativamente ai benefici producibili sul territorio, soprattutto in termini di nuova occupazione.

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

I principi base adottati sono dunque stati i seguenti:

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

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

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

5.1.2 Tabella di sintesi aree ZES Ionica

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

| Polo/Area | Estensione in ettari |
|--|----------------------|
| Polo di Taranto | 845,55 |
| Area portuale di Taranto | 378,70 |
| Area Distripark Taranto | 63,73 |
| Area retroportuale ASI Taranto | 79,57 |
| Area retroportuale privata Taranto | 21,65 |
| Area PIP Talsano Est Taranto | 34,64 |
| Area PIP Paolo VI Taranto | 83,11 |
| Area PIP Statte | 39,16 |
| Area Industriale (ASI, Comune) Massafra | 50,30 |
| Area PIP Massafra | 20,26 |
| Area Industriale espansione Martina Franca | 20,63 |
| Area Industriale Mottola | 53,80 |
| Polo di Grottaglie | 672,56 |
| Aeroporto di Grottaglie | 12,59 |
| Centro Intermodale di Francavilla Fontana | 4,96 |
| Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie | 173,84 |
| Area PIP ampliamento Grottaglie | 16,49 |
| Area Industriale Monteiasi | 12,33 |
| Area PIP di Faggiano | 57,27 |
| Area Industriale San Giorgio Ionico | 114,49 |
| Area Industriale Manduria | 98,10 |
| Area PIP Francavilla Fontana | 171,15 |
| Area PIP Carosino | 11,34 |
| TOTALE ESTENSIONE ZES PUGLIA | 1.518,41 |
| Polo di Melfi | 195 |
| Area Industriale San Nicola di Melfi | 190 |
| Area Industriale Vitalba | 5 |
| Polo di Ferrandina | 195 |
| Area Industriale Balvano-Baragiano | 7 |
| Area Industriale Tito | 86 |
| Area Industriale Jesce-La Martella | 199 |
| Area Industriale Val Basento | 450 |
| PIP Policoro | 7 |
| Area Industriale Scanzano Jonico | 4 |
| Polo di Galdo di Lauria | 113 |
| Area Industriale Galdo di Lauria | 97 |
| Area Industriale Viggiano | 9 |
| Area Industriale Senise | 7 |
| TOTALE ESTENSIONE ZES BASILICATA | 1.061 |
| TOTALE ESTENSIONE ZES INTERREGIONALE IONICA | 2.579,41 |

5.2 Polo di Taranto



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

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

Tra l'altro, un miglioramento dell'accessibilità ferroviaria del porto, grazie agli investimenti già programmati e in corso nell'Area Logistica Integrata pugliese e lucana, consentirà un rilancio del traffico in arrivo e in partenza dal porto di Taranto e in questa ottica si giustifica l'inclusione nella ZES di aree produttive che con il porto potranno

intrecciare sempre più stretti nessi funzionali, in settori quali la meccanica, l'abbigliamento, l'arredo, l'agroalimentare.



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

5.2.1 Attività da promuovere e rafforzare

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

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

- alla meccanica pesante;
- alla progettazione e costruzione di macchine utensili e di mezzi d'opera per lavorazioni in fabbriche o movimentazioni in cantieri;
- alla costruzione di mezzi di trasporto per traffici in arrivo e in partenza dal grande scalo portuale della città capoluogo;
- ad una navalmeccanica non più residuale;
- alle ricerche applicate dei poli scientifici e tecnologici già presenti nel capoluogo, da cui derivare nuove possibili attività manifatturiere;

- alle grandi potenzialità produttive esistenti nel campo delle bonifiche ambientali e della rigenerazione dell'ecosistema tarantino con l'impiego di tecnologie e *best practices* operative la cui produzione e messa a punto potrebbe essere avviata nel territorio.

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

5.2.1.1 Oltre la siderurgia: diversificazione produttiva nel tarantino

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

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

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

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

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

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

Ci si sofferma, in particolare, sull'industria meccanica ed impiantistica che costituisce il nerbo delle imprese insediate nel territorio. Alcune imprese meccaniche, impiantistiche,

elettromeccaniche e di servizi ecologici di medie dimensioni tarantine e della provincia hanno già avviato, sia pure in parte, una diversificazione non solo in Italia ma anche all'estero di committenza ed anche di beni e servizi offerti al mercato.

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

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

Per quel che riguarda il futuro del sito dell'ILVA, si è in attesa degli esiti del confronto fra Sindacati e AmInvestco Italy, ma è prevedibile che le innovazioni tecnologiche di processo e gli interventi di ambientalizzazione ritenuti preferibili e necessari possano divenire occasione di riqualificazione tecnica e professionale anche delle imprese locali, chiamate in logiche di mercato a partecipare agli imponenti lavori da eseguirsi.

È auspicabile che i volumi di produzione siano portati rapidamente - una volta definiti i nuovi assetti proprietari del Gruppo - alla soglia di 8 milioni di tonnellate annue divise fra 6 milioni di tonnellate di ghisa (tetto fissato dal DPCM del 29 settembre 2017 per il periodo di vigenza dell'AIA) e almeno 2 milioni di tonnellate di bramme da trasferirsi da altri siti.

Ma tale soglia di 8 milioni di tonnellate di produzione complessiva del sito non dovrà essere dilazionata al 2020, ma essere raggiunta se possibile già nel 2018, anche in considerazione del sostenuto andamento della domanda di acciaio sul mercato nazionale, che ha consentito al nostro Paese di ritornare al secondo posto in Europa alle spalle della Germania con la produzione dei primi otto mesi del 2017.

5.2.1.2 L'impiantistica ionica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.1.3 La navalmeccanica verso una nuova frontiera

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

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

Il progetto Lamiere 2.0 - in realtà già abbozzato recentemente da più soggetti, ma tuttora fermo - potrebbe essere sbloccabile a condizione che si impegnino ad attivarlo, in collaborazione con le imprese locali interessate, l'Associazione nazionale degli armatori - Confitarma - i cui associati sono interessati alle demolizioni di loro naviglio obsoleto - e grandi utilizzatori di rottame di ferro soprattutto per forni elettrici, tutti collocati al Nord - e associati in Federacciai - o all'estero.

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

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

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

5.2.1.4 Il possibile rapporto con la FCA a Melfi

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

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

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

5.2.1.5 Altri comparti manifatturieri sui quali puntare

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

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

Industrie di imprenditori locali si segnalano invece in altri comparti, come Lerario, Nardelli ed altri produttori di capispalla a Martina Franca, il Gruppo Serveco nella chimica, nella meccatronica e nell'illuminotecnica con impianti a Laterza e Montemesola - oltre che nei servizi ecologici - la De Carlo nel legno-mobilia, la Vibrotek nella produzione di materiale per l'edilizia. La società Calme produce cemento e carbonato di calcio nel suo impianto di Taranto.

5.2.1.6 La petrolchimica

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

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

5.2.1.7 Tecnologie per bonifiche e tutela di ambiente e salute

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

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

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

Le locali strutture di formazione e di ricerca applicata sono già da tempo - e sempre più possono diventarlo nei prossimi anni - punti di riferimento per aziende del territorio, ma anche di zone diverse che volessero avviare ricerca, progettazione e costruzione di tecnologie per le bonifiche dei siti inquinati e per la tutela dell'ambiente, unite alla sperimentazione e all'applicazione di *best practices* gestionali di impianti già esistenti o di

nuovi da installare: tecnologie e pratiche operative applicabili poi anche in altri contesti segnati da problematiche simili a quelle dell'area ionica.

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

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

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

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

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

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

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

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

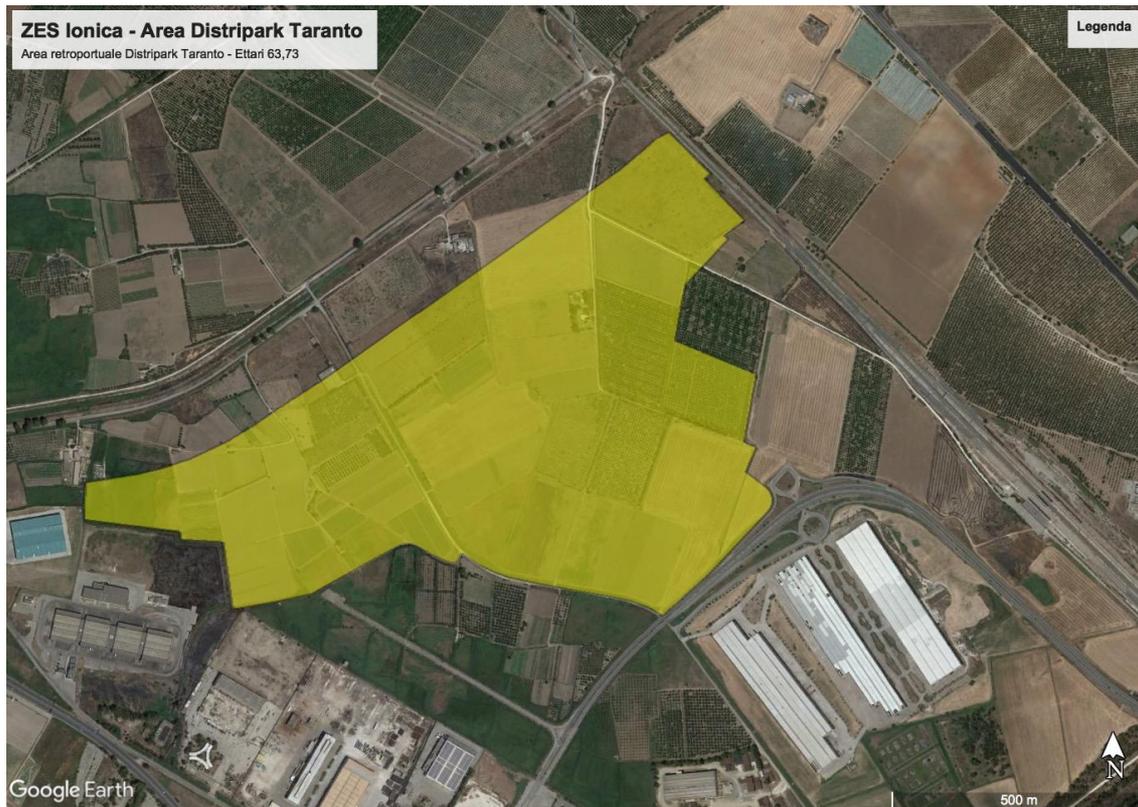
5.2.2 Porto di Taranto



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

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

5.2.3 Area retroportuale Distripark di Taranto



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

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

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

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

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

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

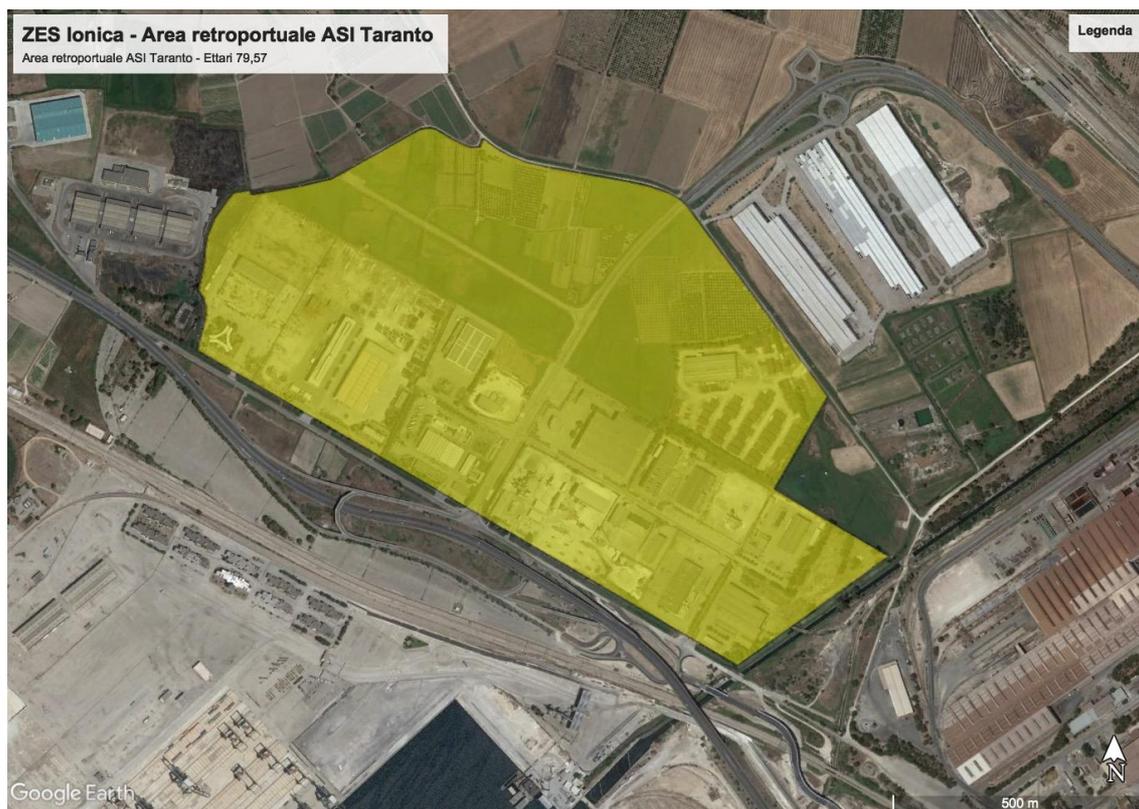
L'acquisizione delle quote residuali del Distripark Taranto s.c.a.r.l. darebbe pertanto all'AdSP di Taranto la possibilità di destinare risorse proprie o di intercettare con maggiore semplicità risorse comunitarie o nazionali. In tal senso, la soluzione più agevole e veloce potrebbe essere un *project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

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

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

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

5.2.4 Area retroportuale ASI di Taranto



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

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

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

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

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

Specializzazione settoriale delle aziende ospitate:

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

5.2.5 Area retroportuale privata di Taranto

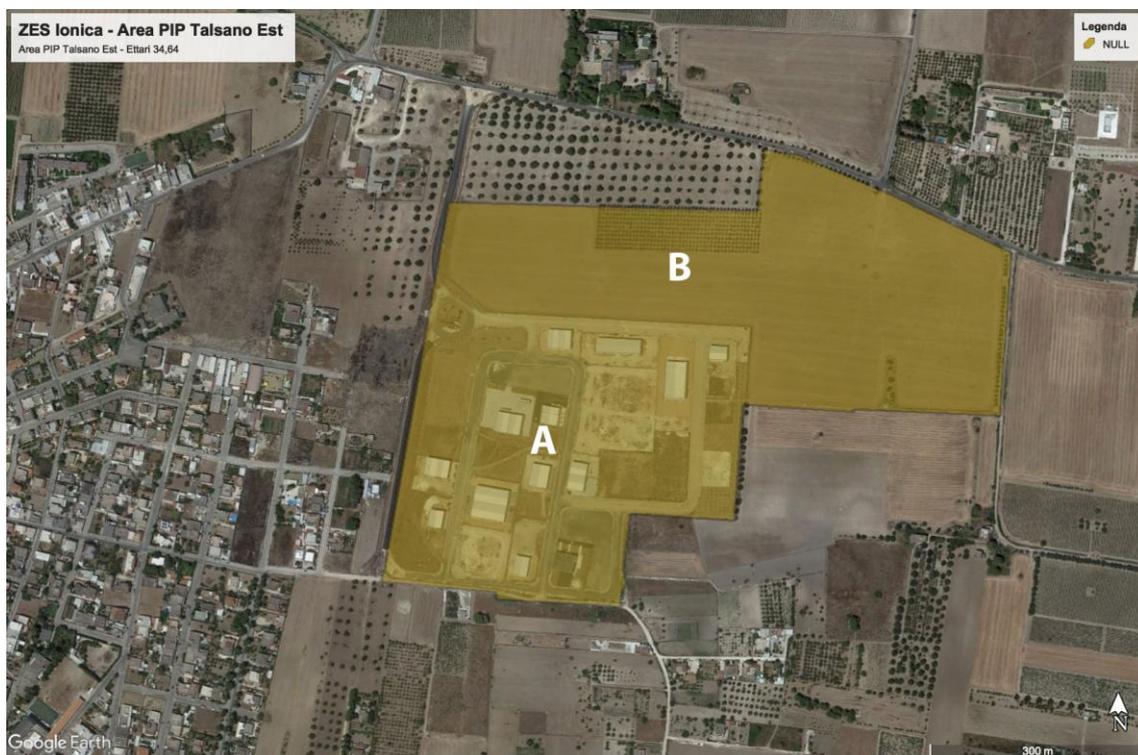


Trattasi di tre capannoni paralleli a destinazione industriale di proprietà Intesa San Paolo Provis. S.p.a., per un'area complessiva di **21,65 ettari**, localizzati alla periferia nord-ovest del comune di Taranto in località Bellavista, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria Taranto-Bellavista, della Strada Statale n. 7 (via Appia) Bari - Taranto, della Strada Statale n. 106 (Jonica) Taranto-Reggio Calabria e del complesso industriale siderurgico ILVA. Risultano quindi facilmente raggiungibili e ben collegati con la rete stradale; la zona è dotata di numerosi parcheggi ad uso pubblico. A circa 15 Km in direzione nord si trova l'autostrada A14 Adriatica. Il porto di Taranto dista circa 10 km; l'Aeroporto di Taranto dista circa 22 km; la Stazione Ferroviaria di Taranto dista circa 10 km.

I tre immobili, allo stato attuale completamente liberi, presentano le medesime caratteristiche costruttive, con la parte al piano terra destinata a capannone industriale produttivo e il primo piano ad uffici. L'area esterna è costituita da un piazzale di pertinenza recintato.

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

5.2.6 Area PIP Talsano Est di Taranto



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

comparti, rispettivamente A e B, separati da una strada di penetrazione, funzionale ad entrambi, che collega l'area P.I.P. mediante apposito svincolo alla S.P. 107. Il collegamento diretto con il porto è attualmente garantito dalle viabilità comunale e provinciale esistenti.

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

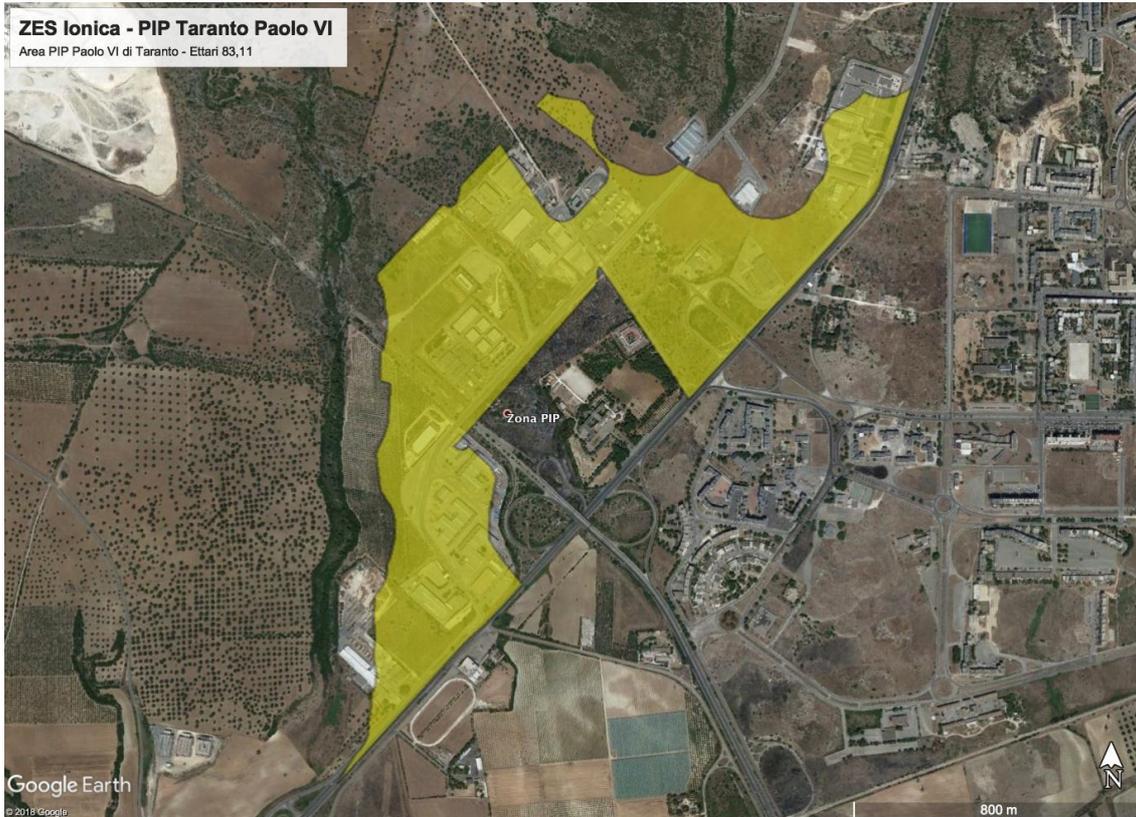
Le urbanizzazioni, previste sono state realizzate a cura e spese del consorzio, a scomputo degli oneri di urbanizzazione, a totale carico dei lottizzanti, per il primo comparto (in corso di completa ultimazione) e rimangono in parte da realizzare per il secondo comparto.

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

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

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

5.2.7 Area PIP Paolo VI di Taranto

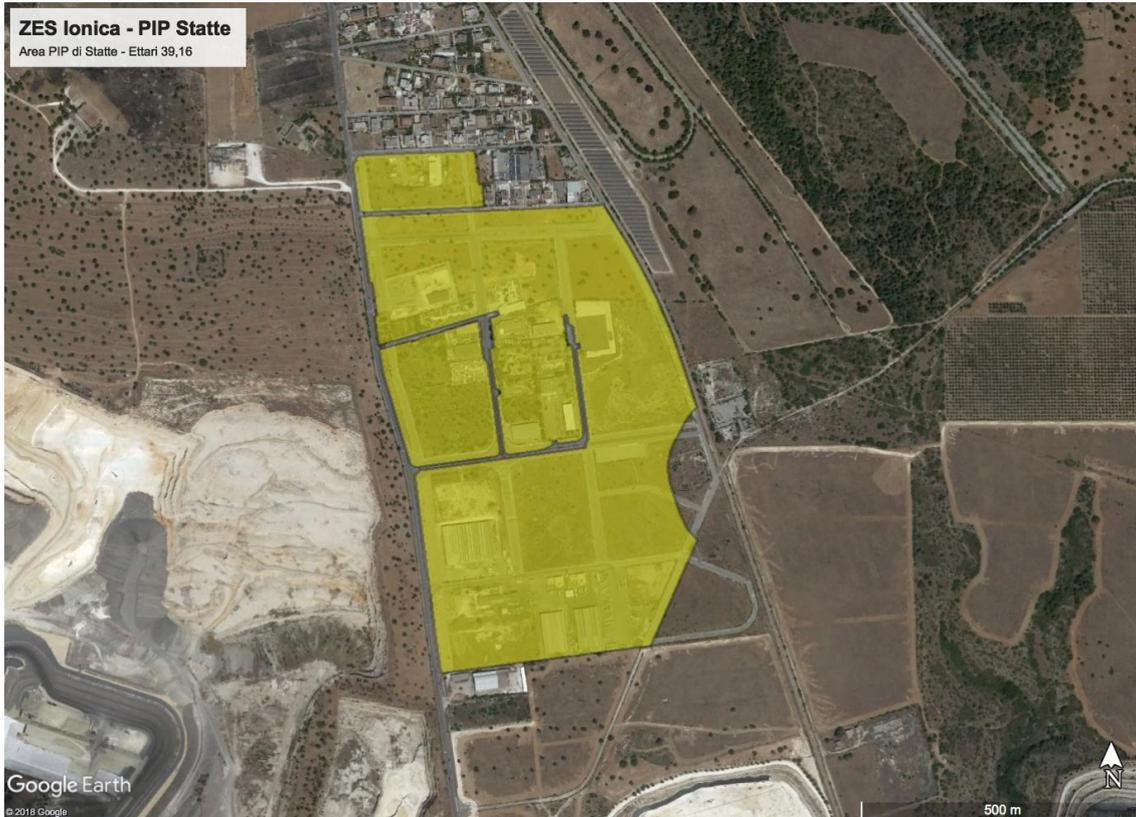


Il Comune di Taranto è dotato di alcuni Piani per Insediamenti Produttivi (P.I.P.) dislocati nel territorio. L'area PIP Paolo VI rientra nel “Piano per Insediamenti Produttivi S.S. 172 per Martina Franca”, approvato con deliberazione di C.C. n° 25 del 21.01.1997.

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

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

5.2.8 Area PIP di Statte

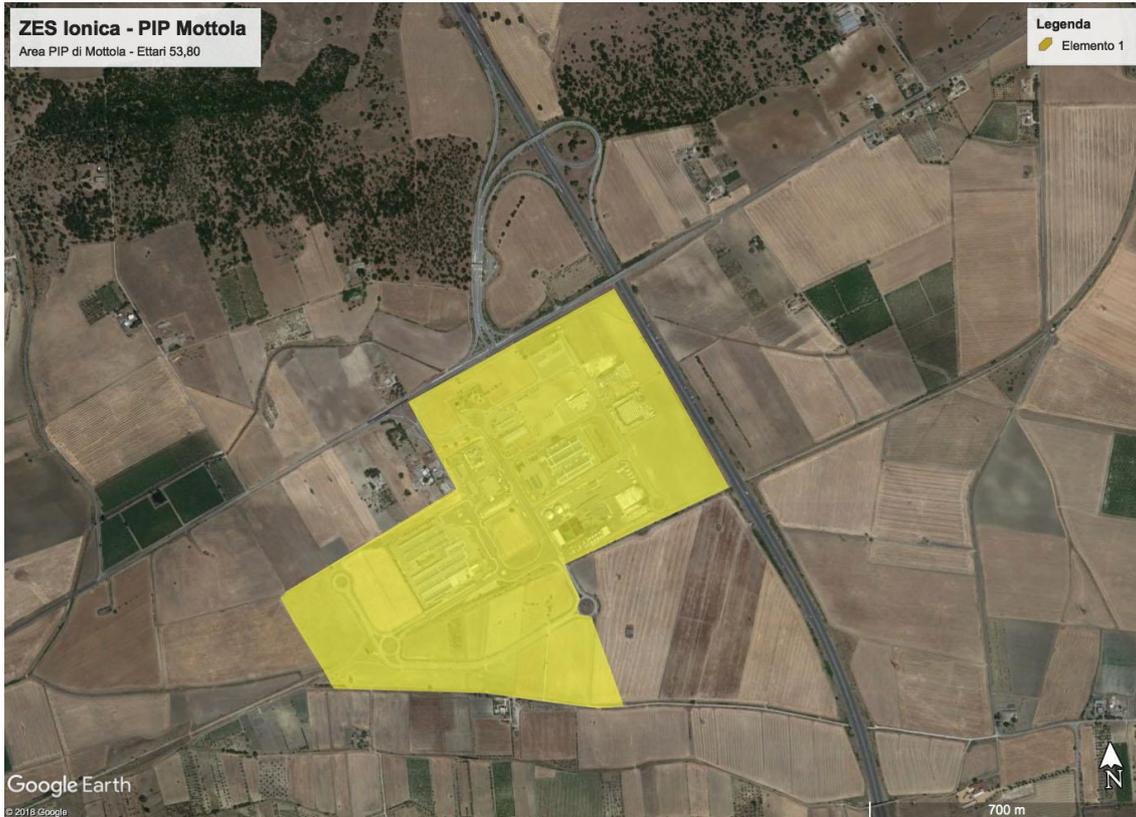


Si tratta di area di circa **39 ettari** ubicata sulla strada provinciale n. 48, urbanisticamente tipizzata come "Area PIP artigianale-industriale", a titolarità pubblico/privata.

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

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

5.2.9 Area PIP di Mottola



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

5.2.10 Area Industriale e PIP di Massafra



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

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

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

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

Dotazione infrastrutturale:

- aree B2: "Zone produttive per attività secondarie"

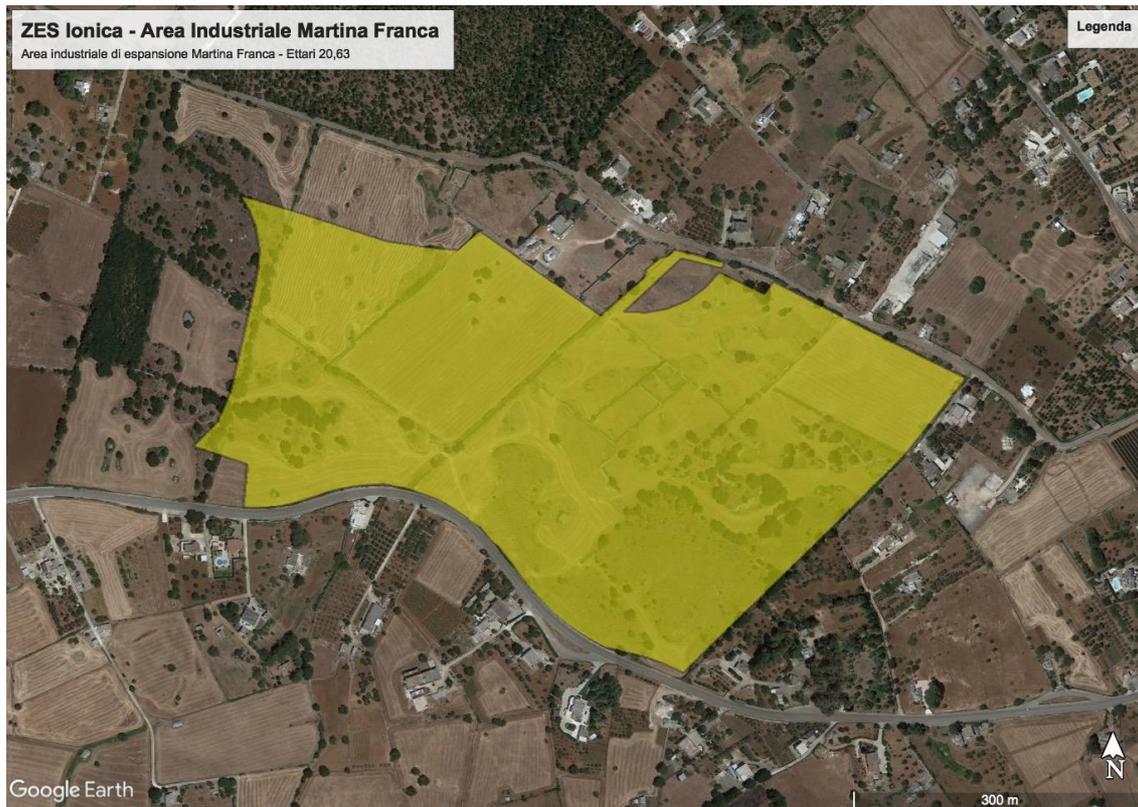
Le aree in questione risultano parzialmente infrastrutturate.

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

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

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

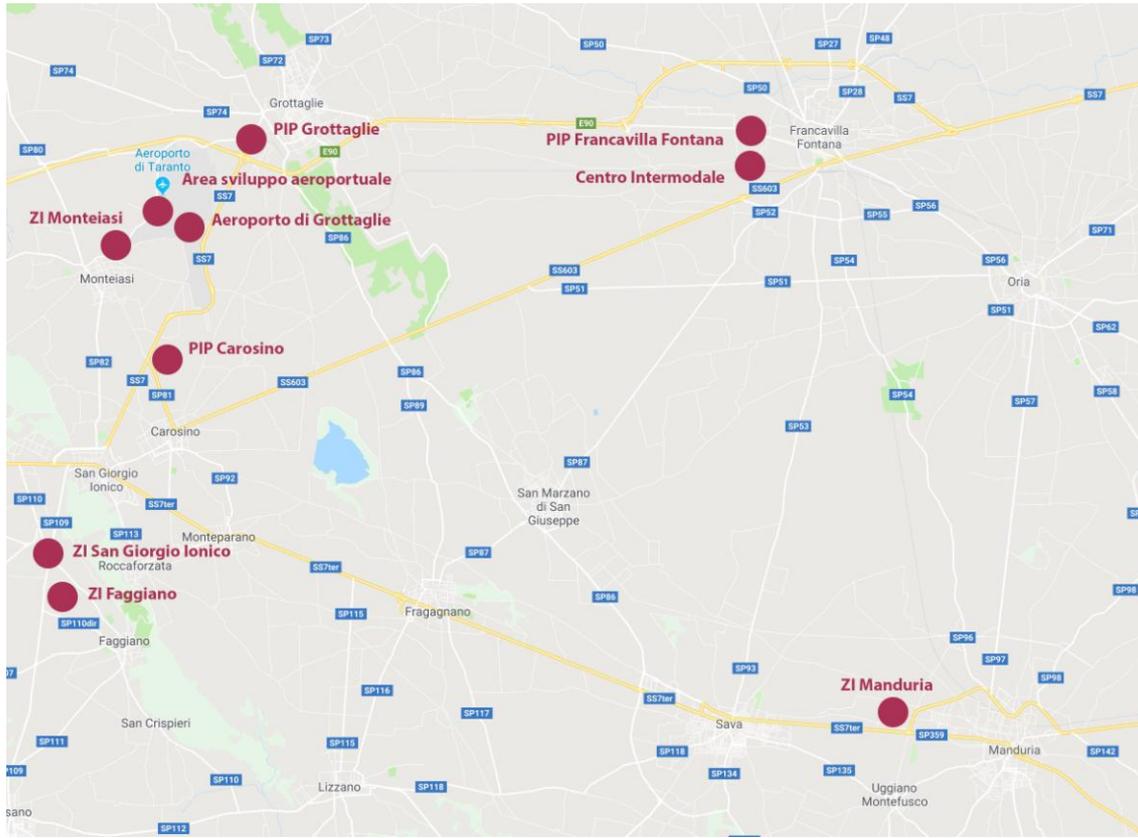
5.2.11 Area Industriale di Martina Franca



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

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

5.3 Polo di Grottaglie



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

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

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

5.3.1 Attività da promuovere e rafforzare

5.3.1.1 Il settore aeronautico e aerospaziale

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

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

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

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

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

5.3.1.2 L'industria agroalimentare

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

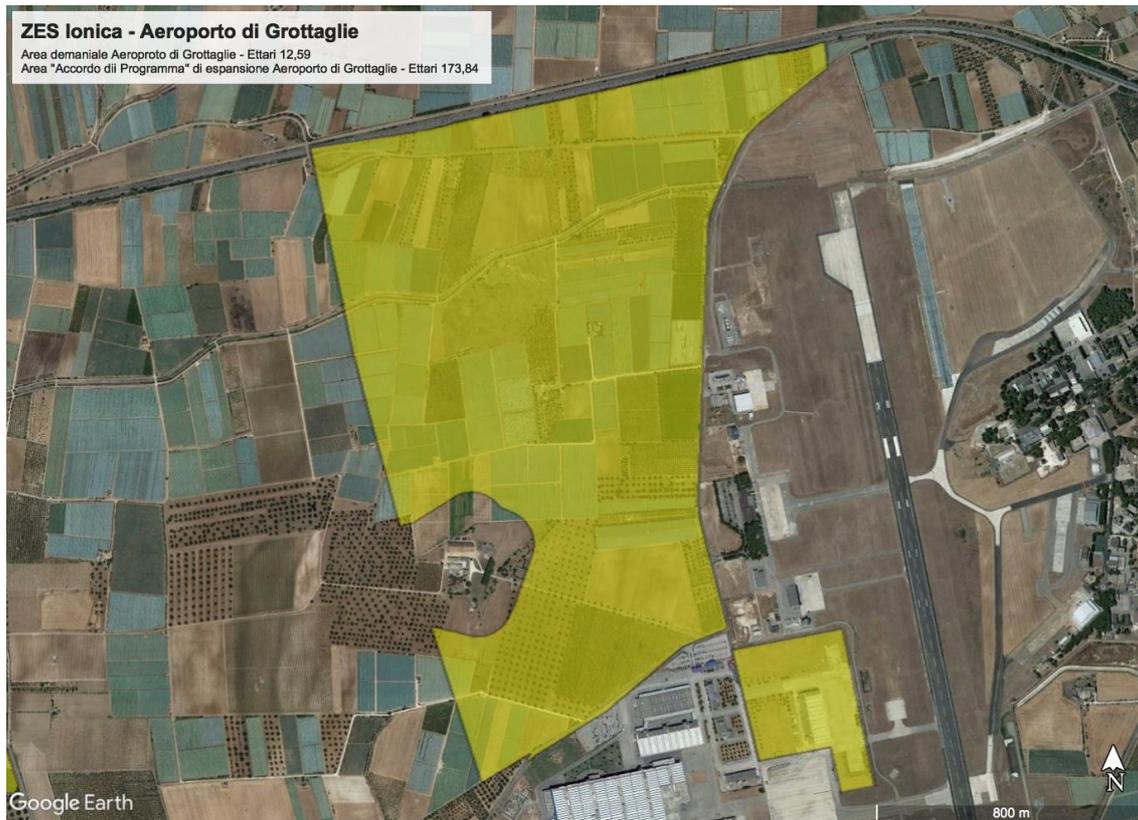
Alla luce della presenza di una grande base produttiva agrumicola si potrebbe ipotizzare l'insediamento di stabilimenti per la produzione di succhi di frutta, confetture e altri beni alimentari collegate all'utilizzo della materia prima.

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

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

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

5.3.2 Aeroporto di Grottaglie



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

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

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

5.3.3 Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie

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

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

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

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

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

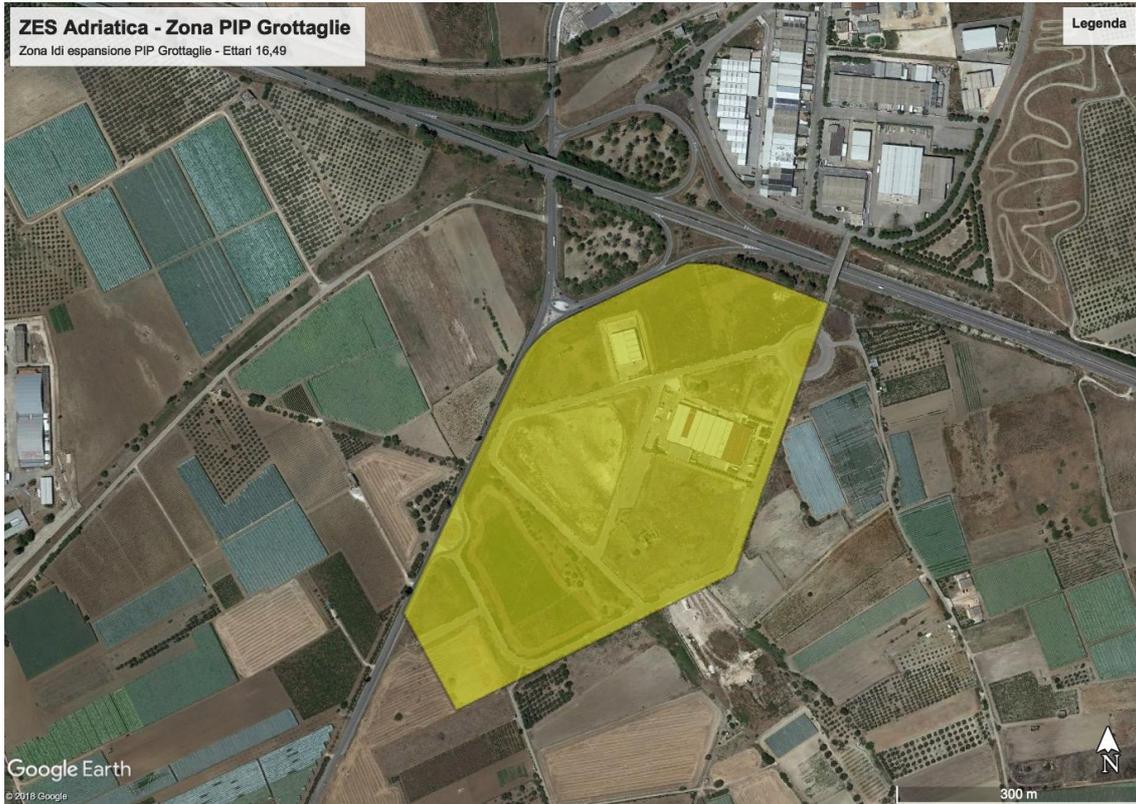
Ad oggi le aree sono classificate dal PRG come Zona E - Agricola ma è impegno dell'amministrazione comunale attuale, insediatasi nel Luglio 2016, dare seguito al programma di sviluppo avviato col protocollo di intesa e con la delibera di C.C. e procedere per le vie brevi a sottoscrivere giusto atto di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

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

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

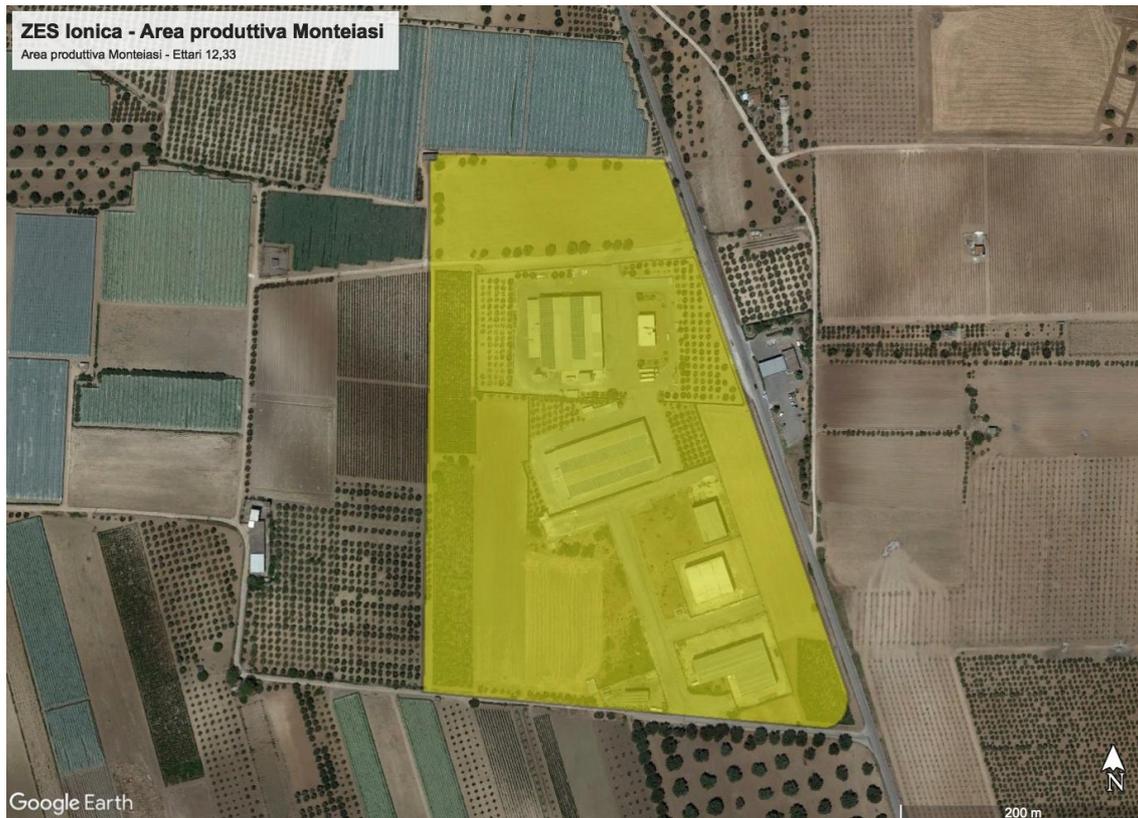
L'estensione delle aree incluse nella perimetrazione della ZES è pari a **173,84 ettari**.

5.3.4 Area PIP ampliamento Grottaglie



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

5.3.5 Area Industriale di Monteiasi



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

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

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

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

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

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

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

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

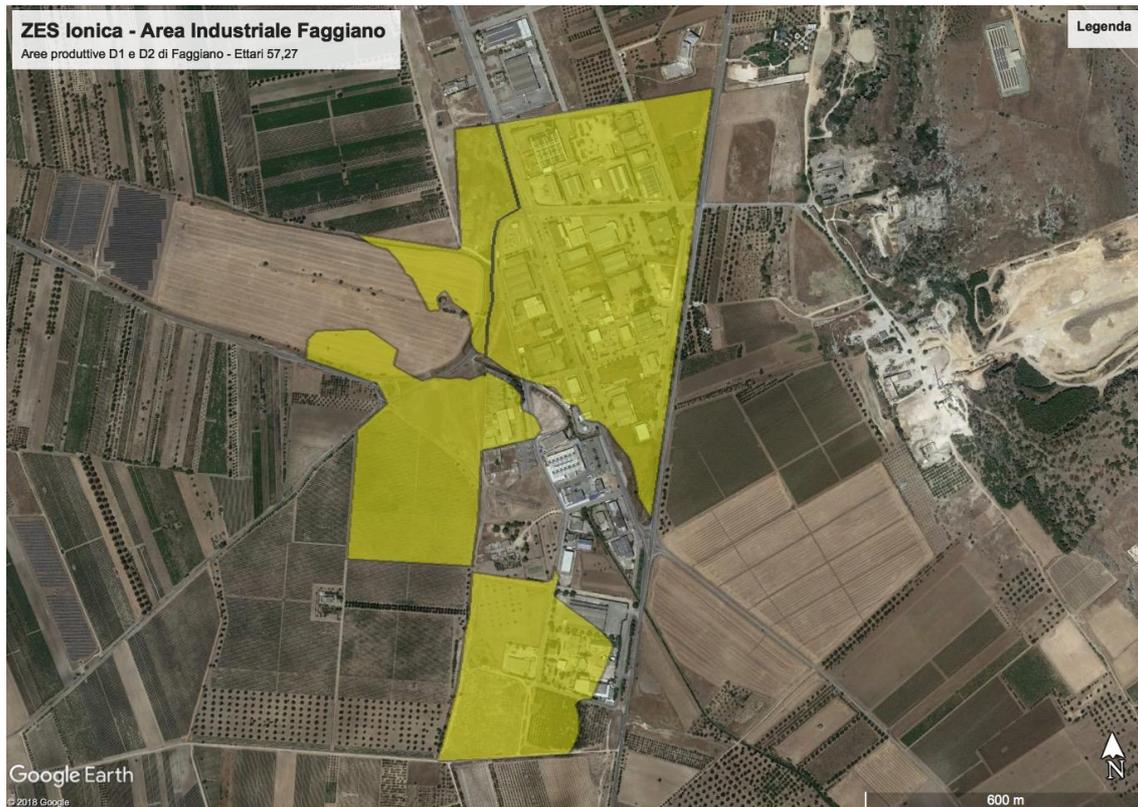
La percentuale di superfici libera è di circa il 49% del totale.

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

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

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

5.3.6 Area PIP di Faggiano



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

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

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

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

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

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

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

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

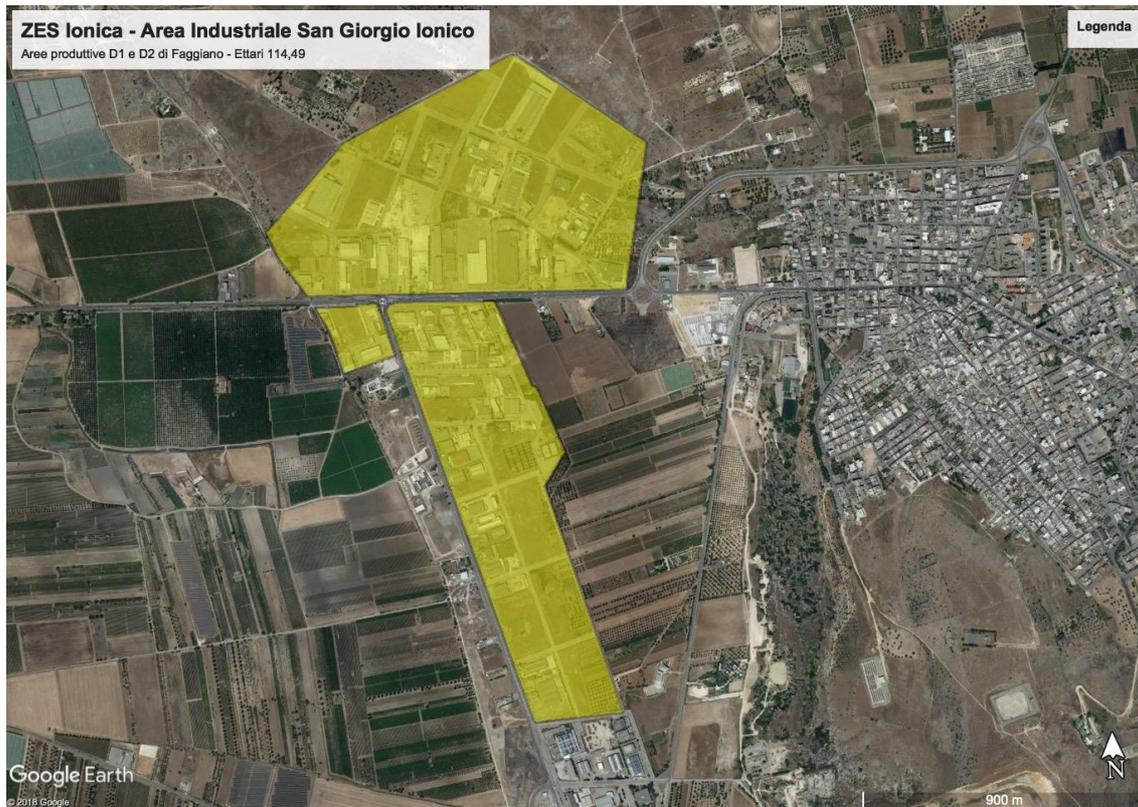
Le superfici ricomprese nella perimetrazione ZES sono pari a 38,35 per la zona D1 e a 18,92 ettari per la D2, per un totale di **57,27 ettari**.

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

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

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

5.3.7 Area Industriale di San Giorgio Ionico

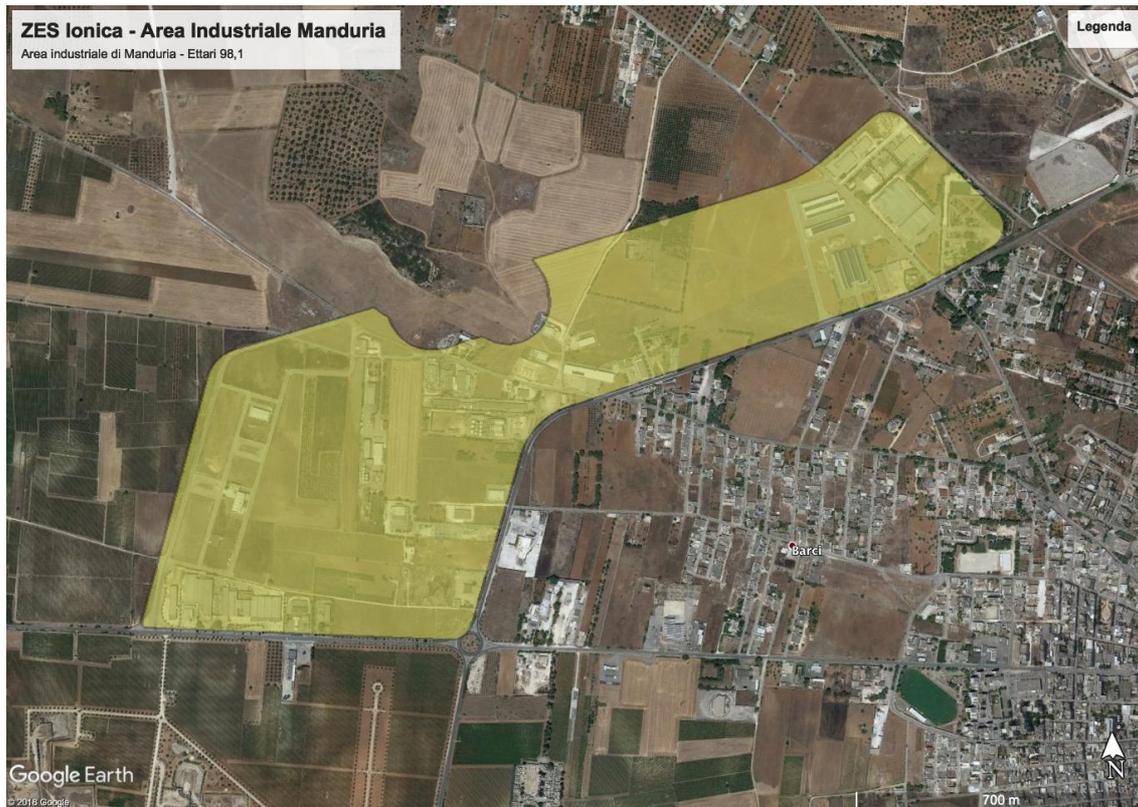


La zona industriale di San Giorgio Jonico, collocato subito a nord della contigua area PIP di Faggiano, risulta costituita da due diversi comprensori (1° e 2°), posizionati su arterie principali di collegamento quali la strada statale 7 e la strada provinciale n. 11 per Faggiano. L'estensione dell'area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

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

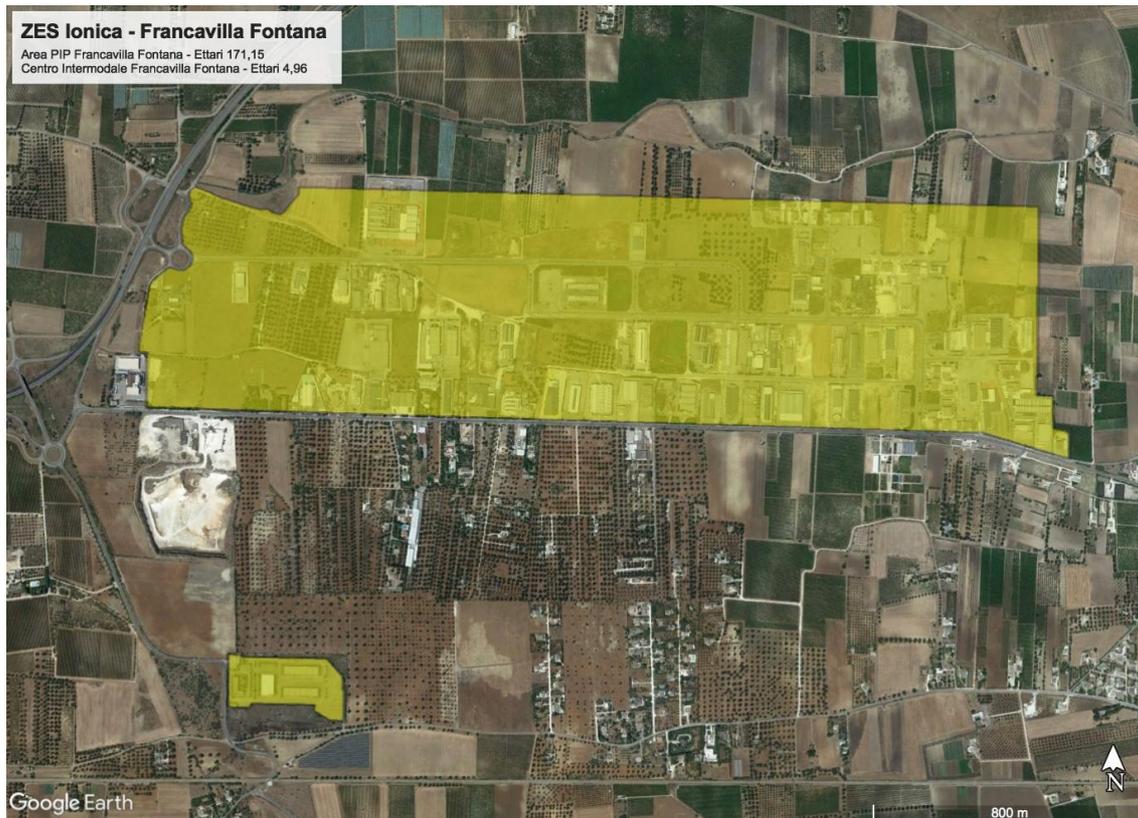
Le aree industriali-artigianali occupate da edifici e/o opifici sono utilizzate per attività meccaniche, elettromeccaniche, commerciali, di produzione e vendita arredi, produzione e vendita manufatti per edilizia, artigianali (falegnamerie, vetrerie, officine meccaniche), autoconcessionarie, macellazione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

5.3.8 Area Industriale di Manduria



L'estensione dell'area selezionata è pari a **98,10 ettari** e vede la presenza di strade asfaltate, impianti di pubblica illuminazione, canalizzazioni di acqua e fognatura. L'area risulta prevalentemente libera da insediamenti produttivi; nelle porzioni già occupate, si segnala la presenza di attività legate al settore agroalimentare, agli infissi, ai serramenti di alta qualità. Il collegamento con il porto di Taranto avviene attraverso la strada provinciale per Francavilla Fontana, con inizio a poche centinaia di metri, che si innesta sulla strada statale 7 Appia Brindisi-Taranto. Si segnala, inoltre, che è progettualmente prevista, in adiacenza all'area candidata, la realizzazione della strada denominata "Francavilla-Mare".

5.3.9 Area PIP di Francavilla Fontana



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

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

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

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

5.3.10 Centro Intermodale di Francavilla Fontana

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

Qui di seguito, un quadro riepilogativo di alcune distanze:

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

Si sono ad oggi realizzate le seguenti opere:

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

Mentre restano ancora da finalizzare i seguenti lavori:

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

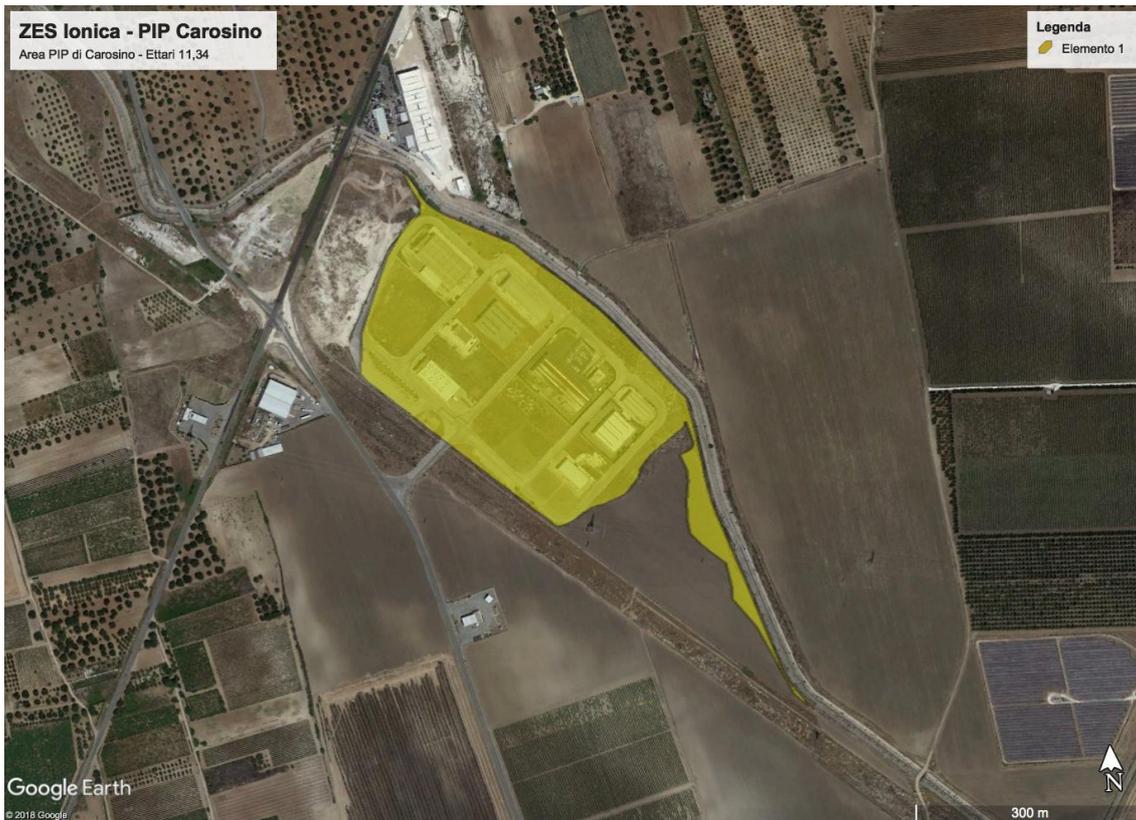
Nel Programma triennale 2007/2009 sono stati inseriti i seguenti interventi riguardanti il centro di carico intermodale ai fini dell'utilizzo del finanziamento di €4.500.000, nel frattempo concesso dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito degli interventi di opere pubbliche, in attuazione della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

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

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

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

5.3.11 Area PIP di Carosino



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

Distanze principali e strutture di collegamento:

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

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

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

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

5.3 Poli di Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria

Si vedano i Capitoli 4, 5, 7 e 9 dell'allegato "Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale".

6. L'impatto sociale ed economico atteso

6.1 Il versante pugliese

6.1.1 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.

6.1.2 Il sistema degli incentivi pubblici

Il sistema degli incentivi offerto dalla Regione Puglia per nuove localizzazioni in aree ZES, così come in territori che non vi siano inclusi, è costituito da una gamma articolata di strumenti - **Contratti di Programma, PIA-pacchetti integrati di agevolazioni** - diversificati per dimensioni di imprese e dei loro investimenti. Tali incentivi sono richiamati nel Capitolo 8 di questo documento.

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

Un altro strumento di incentivazione, approvato nel dicembre 2017 dal MISE di concerto con la Regione Puglia, è l'**Accordo di Programma** per finanziare il **PRRI-Progetto di riconversione e riqualificazione dell'area di crisi complessa di Taranto**. Sono stanziati 30 milioni di euro per favorire il rilancio del territorio dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale dei Comuni di Taranto, Statte, Crispiano, Montemesola e Massafra. Fra i sottoscrittori dell'accordo vi sono la Regione, il MISE e Invitalia, chiamata quest'ultima a fornire assistenza tecnica e a coordinare l'attuazione del PRRI.

Allora, se alla luce di quanto si è scritto in precedenza sugli incentivi esistenti, si volessero stimare, pur con tutta la cautela necessaria, i volumi di investimenti attivabili almeno nel primo triennio nelle aree pugliesi delle due ZES, e il loro impatto occupazionale, si potrebbe affermare che tali investimenti nei settori ammissibili ad incentivazione - e agevolabili: A) con le risorse stanziare, ma non ancora impegnate dalla Regione Puglia a valere sui fondi POR 2014-2020; B) con quelle poste a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico con l'Accordo di programma prima richiamato e C) con possibili nuovi Contratti di sviluppo - si attesterebbero all'incirca sui 500 milioni di euro, con un ricaduta occupazionale di circa 3.000 unità dirette a tempo indeterminato.

Tali investimenti potrebbero ripartirsi fra 300 milioni e 2.000 nuovi occupati nella ZES Adriatica e 200 milioni e 1.000 nuovi occupati nell'area pugliese della ZES interregionale. Questi sarebbero gli investimenti stimabili nel primo triennio di attività delle ZES, utilizzando come volano per gli incentivi concedibili l'ammontare complessivo delle risorse già disponibili.

6.1.3 L'attrazione degli investimenti privati

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

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

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

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

Sarebbe inoltre altamente auspicabile attrarre Fondi Sovrani, per alcuni dei quali il taglio minimo di investimenti ritenuto di loro interesse partirebbe dai 100 milioni di euro in su. Insomma, ci si riferisce a gruppi finanziari o industriali italiani ed esteri in grado di promuovere interventi *shock* per dimensioni di impianti e numero di nuovi posti di lavoro, naturalmente nel pieno rispetto delle normative ambientali e della loro eco-sostenibilità.

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

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

6.1.4 Stima dell'impatto economico e sociale

6.1.4.1 Ristrutturazione del settore siderurgico

Anche per il polo industriale *capital intensive* di Taranto e per l'area che ne sarà inserita nella ZES interregionale, a causa di quanto è in corso o si prevede nella grande acciaieria, non sono prevedibili incrementi netti di occupazione almeno per la prima fase di esercizio della ZES, anche se ci si dovrà adoperare per attrarvi investimenti di rilevanti dimensioni. Infatti, al tavolo negoziale aperto al MISE fra Governo, Sindacati e ILVA, quest'ultima ipotizzerebbe esuberi pari a 3.310 unità fra gli addetti diretti - che l'Esecutivo vorrebbe reimpiegare nelle bonifiche dell'area, lasciandoli a carico dell'Amministrazione straordinaria della società - e si registrerebbero probabilmente intuibili effetti di trascinarsi sugli occupati delle aziende di subfornitura, alcune delle quali, fra quelle di maggiori dimensioni,

si collocano proprio fra l'area del capoluogo e il vicino Comune di Massafra. Lo stesso piano di investimenti previsti dalla cordata AMInvestco nel Siderurgico ionico fra il 2018 e il 2024 - ammontante complessivamente a 2.393 milioni di euro, divisi fra 1.256 milioni per investimenti tecnici e 1.137 per quelli ambientali - non prevedrebbe alcun incremento di occupazione diretta.

Si ritiene opportuno ricordare inoltre che, sempre nell'area portuale del capoluogo ionico, è stata costituita la Società Taranto *Port Workers Agency* s.r.l. per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale del personale ex TCT, pari a poco più di 500 unità. Tale struttura, prevista dal d.l. 29 dicembre 2016, n.243, convertito con modificazioni nella legge 18/2017, è partecipata unicamente dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed ha come oggetto e scopo sociale l'attività di supporto alla ricollocazione professionale del personale prima occupato dalla TCT e prossimamente impiegabile nelle imprese che riceveranno concessione demaniale per insediarsi sul molo polisettoriale. Come previsto dalla legge, sarà riconosciuta agli stessi per 36 mesi una indennità di mancato avviamento al lavoro.

Pertanto i nuovi investimenti che si riuscirà ad attrarre avranno la finalità prevalente di recuperare l'occupazione diretta e indiretta che si potrebbe perdere per la ristrutturazione dell'impianto siderurgico e di riportare al lavoro le oltre 500 unità ex TCT.

6.1.4.2 Il transhipment sul molo polisettoriale di Taranto

Fra i settori che potrebbero contribuire al recupero occupazionale e ad un rafforzamento del ruolo delle ZES di Puglia e Basilicata lungo i corridoi europei TEN-T vi sono quelli della logistica e del *transhipment* che attiverrebbero un apprezzabile impiego di risorse umane.

Sono attese infatti le prime concessioni demaniali di superfici sul molo polisettoriale di Taranto ai raggruppamenti di PMI che ne hanno fatto richiesta - e presso le quali dovrebbero iniziare ad essere ricollocati gli addetti ex TCT a cura dell'Agenzia appositamente creata prima ricordata - ma non v'è dubbio che l'arrivo di un nuovo grande terminalista nel porto ionico gli consentirebbe di ricollocarsi in termini di rinnovata competitività nello scenario del Mediterraneo e di assolvere anche concrete funzioni al servizio del sistema economico della Basilicata e delle sue esigenze di movimentazioni che, al momento, evocano solo raccordi potenziali con lo scalo di Taranto, con cui non esistono ancora - al di là di pur lodevoli dichiarazioni di intenti operativi di *stakeholder* locali - effettive relazioni di trasferimento e di imbarco/sbarco di materie prime e di beni intermedi e finiti da e per la Basilicata.

6.1.4.3 Decommissioning navale e aeronautico

Un altro comparto che potrebbe registrare apprezzabili risvolti occupazionali nell'area di Taranto è quello del *decommissioning* navale anche alla luce del recente protocollo d'intesa sottoscritto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e dall'Agenzia industrie difesa. Nell'arco temporale di un triennio dall'avvio delle attività di demolizione - che rendono però necessaria una preliminare e complessa procedura di certificazione del sito a livello europeo - sarebbe possibile attivare un primo nucleo di addetti pari a circa 200 unità.

Anche attività di *decommissioning* nel comparto aeronautico - avviabili nello scalo di Grottaglie, previa accurata verifica di riuso di capannoni già adibiti in passato ad attività del settore aeronautico ma al momento dismessi, e dopo aver ottenuto le autorizzazioni necessarie dalle Autorità competenti a rilasciarle - potrebbero concorrere alla creazione nel primo triennio di esercizio di una nuova struttura a ciò dedicata di circa 200 posti di lavoro.

6.1.4.4 Costruzioni di beni strumentali di grandi dimensioni

Come evidenziato nel Piano di sviluppo strategico della ZES interregionale di Puglia e Basilicata il comparto della costruzione di beni strumentali di grandi dimensioni può costituire per l'area interessata una *chance* di crescita dell'apparato manifatturiero e di nuova occupazione.

6.1.4.5 Agroalimentare

Rilievo particolare potrebbero assumere investimenti nel settore della raccolta, stoccaggio e commercializzazione di prodotti ortofrutticoli freschi di pregio coltivati nelle vaste aree del Metapontino fra Puglia e Basilicata. Anche in questo caso sarebbero auspicabili interventi di grandi *player* italiani ed esteri nel comparto ortofrutticolo capaci di operare autonomamente al di fuori di organizzazioni di produttori di altri Paesi e in grado di raggiungere direttamente le grandi catene italiane ed europee della Grande Distribuzione Organizzata (GDO).

Un centro di stoccaggio, frigoconservazione, prima lavorazione e spedizione di ortofrutta, insediato da un *player* di livello internazionale - anche per unificare le attività di lavorazione e commercializzazione già svolte nella zona interregionale metapontina da varie Organizzazioni di produttori di apprezzabili dimensioni - potrebbe generare, nel primo triennio di attività della ZES, 200 nuovi posti di lavoro fissi - impiegabili nelle lavorazioni e spedizioni di vari prodotti dell'agricoltura locale secondo le loro stagionalità, più un numero elevato di addetti stagionali - e utilizzare il porto di Taranto, ed anche eventualmente la sua piattaforma logistica, per tutte le movimentazioni necessarie.

Le aree ad agricoltura intensiva delle province di Taranto e del Materano già oggi costituiscono uno dei bacini italiani a più alto valore aggiunto grazie alle loro coltivazioni ortofrutticole di pregio, ma potrebbero rafforzare ulteriormente il loro profilo economico e produttivo se fossero presidiate da un soggetto capace di commercializzarle senza intermediazioni che, di fatto, ne hanno ridotto sinora i ricavi per coloro che le realizzano.

6.1 Il versante lucano

Si veda il Capitolo 8 dell'allegato "Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale".

7. Semplificazioni e governance

7.1 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 di un 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.

7.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia

In attuazione delle diverse normative nazionali che si sono succedute nel tempo e che hanno apportato importanti modifiche alla legge n. 241 del 1990, la Regione Puglia ha avviato un processo di regolamentazione finalizzato ad una generale semplificazione amministrativa con particolare riferimento alla riduzione e al rispetto dei termini di

conclusione dei procedimenti. Le disposizioni regionali si sono poste la finalità di una più efficace azione amministrativa e, a garanzia dei cittadini, delle imprese e degli investitori, sono state introdotte politiche e misure di trasparenza, semplificazione amministrativa, prevenzione della corruzione.

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

La norma regionale si pone la finalità di **ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni** con la pubblicazione dei dati informativi sull'organizzazione e i procedimenti. In ottemperanza a tali disposizioni la Regione pubblica l'elenco delle tipologie di procedimento svolte da ciascun ufficio di livello dirigenziale non generale, il termine per la conclusione di ciascun procedimento ed ogni altro termine procedimentale; il nome del responsabile del 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"⁴² risultano attualmente censiti circa 1.700 procedimenti per i quali ogni utente può reperire tutte le informazioni che interessano. Il regolamento riporta nella Tabella "A" i termini per la conclusione dei procedimenti, stabilendo che il termine massimo per la conclusione dei procedimenti non espressamente indicati nella tabella e non disciplinati da specifiche disposizioni di legge statali o regionali, è di trenta giorni.

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

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

⁴² <http://trasparenza.regione.puglia.it/attivita-e-procedimenti/tipologie-di-procedimento>

La modulistica unificata è stata adottata sia con riferimento alle attività commerciali e assimilate che in materia di attività edilizia.

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

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

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

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

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

Nel percorso di semplificazione normativa va inclusa anche la l.r. 26 ottobre 2016, n. 28 che ha dettato **“Misure di semplificazione in materia urbanistica e paesaggistica”**. La legge si rivolge ai cittadini ed alle amministrazioni locali, chiarendo i tempi e le modalità dei procedimenti. Si propone la finalità di riordino e semplificazione procedimentale per l'adeguamento dei piani territoriali alla pianificazione paesaggistica, di funzionamento delle Commissioni locali per il Paesaggio e di esercizio delle funzioni delegate in materia paesaggistica. La legge semplifica le procedure per alcune modifiche agli strumenti urbanistici vigenti e raccorda le disposizioni legislative in materia paesaggistica con il PPTR.

In questo quadro normativo sinteticamente riportato, va inclusa la materia delle liberalizzazioni con particolare riferimento alla l.r. n. 5/2010, articolo 14, 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.

A tali principi generali si ispirano, in particolare, le norme concernenti i procedimenti e i criteri riferiti per il rilascio delle autorizzazioni amministrative in materia di commercio con particolare riferimento all'introduzione di procedimenti subordinati a Segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) con efficacia immediata, al ricorso allo Sportello Unico,

implementazione delle procedure per via elettronica, eliminazione degli adempimenti amministrativi superflui o eccessivi a carico di cittadini e imprese.

La Regione Puglia ha di recente approvato la l.r. n.48 del 01 dicembre 2017 (Burp n.136/2017) in materia di **“Norme in materia di titoli abilitativi edilizi, controlli sull’attività edilizia e mutamenti della destinazione degli immobili”**⁴³.

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

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

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

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

⁴³ <http://www.regione.puglia.it/documents/10192/18062887/LR48.pdf/e12d7be0-8ffb-4f68-8f48-3656dacc576a?version=1.0>

7.3 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 disciplinino 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 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.

7.4 Governance della ZES Ionica

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 - regionale⁴⁴ 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,

⁴⁴ 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).

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.

La *governance* della ZES Ionica, come rappresentato nella figura seguente, è articolata - secondo un approccio integrato - attorno ad una struttura che vede il **Comitato di Indirizzo** in relazione funzionale e programmatica con le due strutture regionali - **Struttura di Progetto** per la Regione Puglia e **Tavolo strategico regionale** per la Regione Basilicata - deputate 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 e Regione Basilicata - 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 dei *project leader* delle due Regioni - e 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 Ionio è [...].

La **Regione Basilicata** identifica il proprio rappresentante, così come individuato dal **documento allegato “Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale”**.

Il *livello regionale* è strutturato attorno alla **Struttura di progetto (Regione Puglia)** e al **Tavolo strategico regionale (Regione Basilicata)**: rappresentano l'unica interfaccia regionale del Comitato d'Indirizzo (Soggetto per l'Amministrazione della ZES), deputato allo svolgimento di funzioni di coordinamento di tutte le strutture regionali che - di volta in volta⁴⁵ - risulteranno competenti *ratione materiae*.

Quanto alla 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

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

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;

⁴⁵ Secondo quanto verrà stabilito nel Regolamento di *governance* della ZES.

-
- 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 Irriguo 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.**

8. Agevolazioni fiscali e finanziarie

8.1 La vision

Il quadro delle agevolazioni fiscali e finanziarie messe al servizio delle costituente 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**⁴⁶ di favore;
2. della **concorrenza** – naturale – tra ZES del Meridione d’Italia e tra quest’ultime e ZES estere.

Altro elemento di spunto e di analisi è l’istituzione delle **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**⁴⁷: ad esclusione del credito d’imposta⁴⁸ 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. 123⁴⁹”; tale la disposizione – inserita in un contesto geografico, infrastrutturale e fiscale già consolidato⁵⁰ – attenua, di molto, il potere attrattivo delle ZES del Meridione d’Italia.

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”.

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**, 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*

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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*.

⁴⁸ Per approfondimenti, si rinvia all’appendice A.3.2.

⁴⁹ 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*.

⁵⁰ 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).

tecnologiche pubblico-private improntate su **ricerca industriale** e **sviluppo sperimentale** (*InnoNetwork*), al finanziamento di progetti pilota di sperimentazione di soluzioni innovative (*InnoLabs*), alla **creazione di distretti tecnologici**, all'**apertura della Regione** – e con essa dei porti, delle Università, delle agenzie strumentali e dei centri di ricerca – allo scambio costruttivo di esperienze e *best practice* su scala nazionale, europea (MANUNET) ed internazionale;

2. **Competitività ed occupazione.** Gli investimenti attratti in area ZES saranno *capital intensive*, ma nel medio periodo incrementeranno la qualità e la quantità dell'occupazione diretta ed anche indiretta.

Ad oggi, su base nazionale, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali propone incentivi all'occupazione nei suddetti ambiti:

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

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 Economico⁵¹;

3. Sostenibilità e qualità ambientale. Lo **sviluppo sostenibile** è posto al centro delle politiche regionali; il processo di riforma che coinvolge i Consorzi ASI - già avviato nel corso del 2017 - punta all'adozione, ad esempio, di modelli organizzativi efficienti e strategie di *governance* innovative e più flessibili così da rendere il territorio, ancora una volta, più "accogliente". Secondo le attuali 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 istituenda 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**.

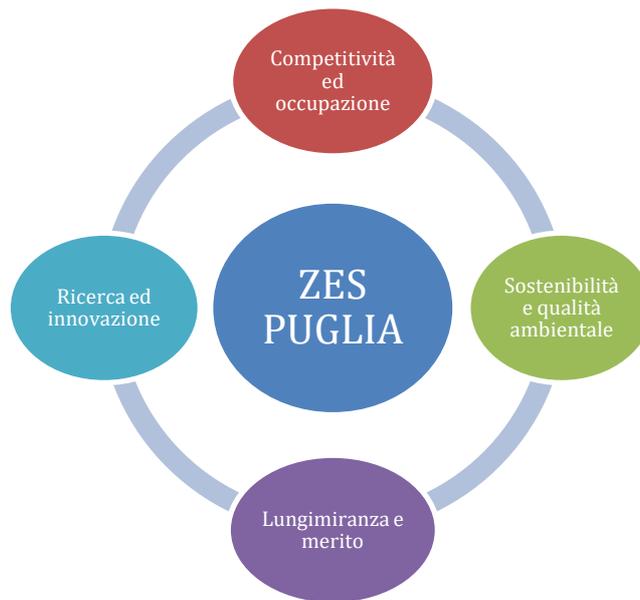
4. lungimiranza e merito. Le disposizioni del decreto-legge 91/2017 in materia ZES individuano – già con la definizione di *imprese* fornita dall'art. 5 comma 1 – il principale requisito di accesso al *credito d'imposta*. Tale previsione normativa, è

⁵¹ Qualora le disponibilità su descritte dovessero restare inutilizzate, si renderà necessario il ricollocamento delle stesse.

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 **indebitamento ed indiscriminato assistenzialismo**.

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

Focus: l’Agenzia 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 ⁵² | <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 imprese⁵³;
- gestione finanziaria (Fondo di Controgaranzia, Fondo di Tranchè Cover, Fondo Microcredito d’Impresa della Puglia, Fondo per il sostegno dell’internazionalizzazione delle P.M.I. pugliesi, N.I.D.I., Fondo PMI – Tutela dell’Ambiente);
- gestione, promozione e sviluppo degli incubatori di impresa di Modugno (BA) e Casarano (LE).

Focus: Puglia Sviluppo s.p.a.

| 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 ⁵⁴ | € 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.

Nei prossimi paragrafi, verrà illustrata l’offerta di incentivi fiscali e finanziari messi a disposizione dalla Regione Puglia⁵⁵ per favorire investimenti all’interno della ZES del Mar Ionio.

⁵² La dotazione organica dell’Agenzia è rimasta pressoché invariata nel corso degli ultimi anni.

⁵³ Alcuni di questi, verranno esaminati in seguito.

⁵⁴ 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”.

8.2 I Livello: UE-Stato-Regione

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

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

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

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

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

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



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

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

⁵⁵ 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".

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

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



8.2.1.1 I Contratti di Programma

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

Lo strumento ha l'obiettivo di promuovere iniziative imprenditoriali in grado di contribuire al recupero e consolidamento delle attività industriali esistenti e alla creazione di nuove

opportunità di sviluppo, rafforzando la competitività e attrattività dei territori e sostenendo l'occupazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)

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

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

Lo strumento ha l'obiettivo di **promuovere iniziative imprenditoriali** in grado di contribuire al recupero e consolidamento delle attività industriali esistenti e alla **creazione**

di nuove opportunità di sviluppo, rafforzando la **competitività** e **attrattività** dei territori e sostenendo **l'occupazione**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo

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

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

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

Le istanze di accesso presentate da:

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

Gli investimenti delle eventuali PMI aderenti all'iniziativa promossa dalla grande o dalla media impresa devono prevedere **costi ammissibili non inferiori a € 1.000.000,00**.

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

8.2.1.4 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);
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:

- 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:

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:

- 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.

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 dello stabilimento.

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.

8.2.1.5 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.

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;
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 |

Sono agevolabili:

- A. **Spese per investimenti** riconducibili alle seguenti categorie:
 - macchinari, impianti di produzione e attrezzature varie, arredi;
 - le spese in attivi immateriali legate ad investimenti in *software*, trasferimento di tecnologie mediante acquisizione di licenze di sfruttamento o di conoscenze tecniche brevettate o non brevettate.

- B. **Costi di funzionamento** riconducibili alle seguenti categorie:
 - personale dipendente, con vincolo di subordinazione;
 - locazione di immobili;
 - utenze;
 - polizze assicurative;

- canoni ed abbonamenti per l'accesso a banche dati, per servizi *software*, servizi "cloud", servizi informativi, *housing*, registrazione di domini Internet, servizi di posizionamento sui motori di ricerca, acquisto di spazi per campagne di *Web Marketing, Keywords Advertising, Social, Brand Awareness e Reputation*;
- servizi di personalizzazione di siti Internet;
- servizi di consulenza in materia di innovazione;
- servizi di sostegno all'innovazione;
- servizi di consulenza finalizzati all'adozione *ex novo* di un sistema di gestione ambientale, di certificazione di prodotto, di gestione della responsabilità sociale di impresa e di rendicontazione etico-sociale, rispondenti a *standard* internazionali;
- locazione e allestimento dello *stand* in occasione della prima partecipazione ad una fiera specializzata.

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

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

La misura TecnoNidi prevede, la concessione delle seguenti agevolazioni:

- **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.

8.2.1.6 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. 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.

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

8.2.1.7 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.

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

Può richiedere l'agevolazione:

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

L'impresa potrà essere individuale o societaria. In quest'ultimo caso, la società o l'associazione professionale dovrà essere partecipata per almeno la metà, sia del capitale sia del numero di soci, da soggetti appartenenti ad almeno una delle seguenti categorie:

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

È possibile avviare una nuova impresa nei seguenti settori:

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

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

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

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

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

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

8.2.1.8 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le **spese ammissibili** riguardano:

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

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

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

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

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

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

8.2.1.9 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**.

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

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

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

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

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

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

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

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

Focus: le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES del Mar Ionio – 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 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

8.3 Il Livello: Stato-Regione

8.3.1 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.

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

I destinatari del provvedimento sono:

1. **Le società di capitali;**
2. **Le società cooperative;**
3. **Le società consortili.**

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

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

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

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

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

8.3.1.1 Le aree di crisi industriale complessa

Sono considerate **aree di crisi industriale complessa** i territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale: l'impatto significativo sulla politica industriale nazionale, impone la necessità di intervenire con risorse e strumenti aggiuntivi rispetto a quelli già esistenti sul territorio regionale.

Tale complessità, potrebbe essere così riassunta:

- crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto;
- grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione sul territorio.

L'intervento del Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) si sostanzia nella stipula di appositi **Accordi di Programma** di adozione dei **Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI)**.

I **PRRI** promuovono:

- investimenti produttivi (anche a carattere innovativo);
- la riqualificazione delle aree interessate;
- la formazione del capitale umano;
- la riconversione di aree industriali dismesse;
- il recupero ambientale;
- l'efficientamento energetico dei siti;
- la realizzazione di infrastrutture strettamente funzionali agli interventi.

Le risorse a valere sulla legge 181/89, posso essere accompagnate da:

- cofinanziamento regionale;
- ogni altro regime d'aiuto (per cui ricorrano i presupposti).

La forte crisi del comparto siderurgico associata alle connesse vicissitudini di carattere ambientale, hanno portato a ricomprendere **l'area di Taranto** – e con essa anche i comuni di Taranto, Statte, Montemesola, Massafra e Crispiano, nel novero dei territori classificati come **aree di crisi industriale complessa**.

Il **PRRI**, tenuto conto di quanto già disposto dal **Contratto Istituzionale per l'Area di Taranto**, si è concentrato su:

- a) **rafforzamento del tessuto produttivo esistente** con riqualificazione delle produzioni;
- b) **attrazione di nuovi investimenti** finalizzati alla diversificazione produttiva e alla **valorizzazione del patrimonio immobiliare non utilizzato dell'ASI e dell'Autorità Portuale**;
- c) **potenziamento della logistica connessa alle attività portuali**.

L'Accordo di Programma del 26 aprile 2018, che prevede lo stanziamento di **30 milioni di euro** da parte del Ministero dello Sviluppo Economico a valere sulla Legge 181/89, è stato sottoscritto da:

1. Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE);
2. Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro (ANPAL);
3. Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
4. Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
5. Regione Puglia;
6. Provincia di Taranto;
7. Comune di Taranto;
8. Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.
9. Invitalia s.p.a. (per presa visione).

Focus: le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES del Mar Ionio – 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 complesse | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

8.4 III Livello: Regione-Comuni-ConSORZI ASI

8.4.1 Le agevolazioni nella ZES del Mar Ionio

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 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:

- **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**⁵⁶, 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";
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 B.

Focus: le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES del Mar Ionio – 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 | | ✓ | | ✓ |

⁵⁶ Regolamento 1998/2006 pubblicato sulla GUCE n. 379/2006; Regolamento UE della Commissione n. 1407/2013.

APPENDICI

A. Quadro normativo e modalità attuative

A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale

Dopo vent'anni⁵⁷, 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)⁵⁸.

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”*⁵⁹.

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)*⁶⁰, 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 difendibile⁶¹. Detto piano ribadisce l'importanza della cd. *retroportualità*, basti considerare che la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi è dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam. Negli scali esteri vengono spesso comprese anche grandi aree utilizzate per attività logistiche che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; ciò che sottolinea in maniera ancora più evidente come l'integrazione fra porti ed aree logistiche sia un *“indirizzo strategico da perseguire”* anche nel nostro Paese.

⁵⁷ L'ultima disciplina organica dei porti risale alla legge n. 84 del 1994 rubricata *“Riordino della legislazione in materia portuale”*.

⁵⁸ *Global Competitiveness Report 2015-2016, World Economic Forum, 2015.*

⁵⁹ Nel suo *Position Paper* del dicembre 2012

⁶⁰ Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

⁶¹ Il già citato art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia) che prevede: *“ Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...] il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)”*, è stato dichiarato costituzionalmente illegittimo nella parte in cui non prevede che lo stesso sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni (Corte Cost. n. 261/2015, in G.U. del 11/12/2015). La questione di legittimità era stata sollevata dalla Regione Campania denunciando la violazione degli artt. 117, terzo comma e 118, primo e secondo comma, della Costituzione, nonché del principio di leale collaborazione di cui agli artt. 5 e 120 Cost.

Di converso la domanda, soddisfatta oggi dagli interporti (e altri snodi intermodali) e più in generale dalle piattaforme logistiche esistenti, rivela una scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali. Le brevi distanze e la frammentazione della domanda sono elementi sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti. Per cui, una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una "funzione retroportuale" che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali i corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati e che venga garantita un'interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate⁶².

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 ferroviario⁶³.

Ciò detto, l'Italia – nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 – ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo denominato "*Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*" avendo riguardo a 5 Regioni del Sud Italia (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata ovvero le Regioni "Obiettivo Convergenza", quelle bisognose di aiuto al fine di portarle a convergere verso i parametri socio-economici della media del resto dell'Unione). Nell'Accordo è stato ribadito che gli investimenti sono destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Tra i risultati attesi degli obiettivi di ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi v'è senz'altro il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Con riferimento a quest'ultimo, l'Accordo specifica che:

- la programmazione deve avvenire per "aree logistiche integrate" (ALI), che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN;
- la strategia deve tenere conto del "gigantismo navale", concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale;
- la competitività degli altri porti deve essere sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie;

⁶² 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 Marcanise e lo scalo di Napoli, ma anche fra Parma e La Spezia, Padova e Venezia, Cervignano e Trieste, Jesi e Ancona.

⁶³ 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.

- 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 2014/2020⁶⁴. 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 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

⁶⁴ 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.

ridurre i rischi connessi a una possibile distorsione della concorrenza fra i sistemi portuali nazionali⁶⁵. Una maggiore integrazione fra porti e strutture logistiche, tuttavia, richiede anche misure di carattere “operativo” che rendano possibile, ad esempio, effettuare i controlli sui carichi al di fuori del perimetro portuale, con ciò implicando anche misure di carattere doganale. Per questo, la norma in parola ha previsto che nei terminali retroportuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale debba essere svolto dalla medesima amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.⁶⁶

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.⁶⁷

Altre norme della medesima l. n. 84/1994 (art. 18 bis) sono state modificate (per effetto dell’art. 14 del d.l. n. 83/2012 (cd. *Cresci Italia*) per consentire l’istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (e per il potenziamento della rete infrastrutturale) alimentato su base annua in misura pari al 1% dell’IVA dovuta sull’importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto nel limite di 90 milioni di euro annui (limite così ampliato dall’art. 22 del d.l. n. 69/2013, cd. *Decreto del fare*).

Tutto ciò, sino alla legge di riforma della portualità, fortemente voluta dal Ministro Delrio⁶⁸, che ha assicurato una significativa riorganizzazione del sistema sposando le indicazioni, normative e regolamentari, che si erano nel tempo stratificate. Si è quindi proceduto ad accorpate e ridurre le Autorità portuali da 24 a 15 e introdurre nel sistema portuale una nuova, complessiva razionalizzazione.

Oggi, a distanza di ulteriori due anni dalla riforma portuale, il d.l. n. 91/2017, cd. “Resto al sud”⁶⁹, ha introdotto, agli artt. 4 e 5, una disciplina inedita di Zone economiche speciali che ne prevede la stretta correlazione, geografica e funzionale, con il sistema della portualità.

Il Decreto è stato salutato con largo apprezzamento da tutti, specie dagli operatori del settore. L’Associazione Svimez, nel suo ultimo rapporto, lo definisce uno strumento di politica economica efficace per attrarre investimenti esteri di cui è auspicabile una rapida implementazione; uno strumento: *“che punti, in questa prima fase, ad una concentrazione sia delle risorse sia del loro numero, individuando strategicamente i luoghi, da gestire con una governance semplificata e trasparente: si potrebbe anzitutto partire con alcune aree portuali e retro portuali di sviluppo logistico in una prospettiva euro mediterranea come a Napoli (che vuol dire anche Bagnoli e Salerno) e Gioia Tauro (ma anche Taranto, che potrebbe integrarsi con la connessione a Matera sui cui puntare in vista del 2019)”*.⁷⁰

⁶⁵ 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.

⁶⁶ *Ibidem*

⁶⁷ V. La manovra Salva Italia del governo Monti su Guida al diritto Focus on line, dicembre 2011, n. 15 è consultabile all’indirizzo:

<http://www.diritto24.ilssole24ore.com/content/dam/law24/Gad/La%20manovra%20Salva%20Italia%20del%20Governo%20Monti.pdf>. Cfr. anche D. Ricciutelli, La riforma della politica europea dei porti, in *Maritime Journal*, 2014, n.1, p. 2 ss.

⁶⁸ Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n.169.

⁶⁹ D.l. n. 91/2017 convertito con legge n. 123 del 03.08.2017.

⁷⁰ Rapporto Svimez sull’economia del Mezzogiorno 2017, p. 6-7.

Si tenga infatti conto di una circostanza che, tra le altre, distingue il nostro Mezzogiorno da realtà ancor più arretrate dei cd. Paesi emergenti ed ancor di più dalle aree competitive del centro Europa: il Mezzogiorno è un'ampia area di un Paese, l'Italia, che va a due velocità. Come è stato già ben evidenziato ormai molti anni orsono: *“In tutta una serie di circostanze, infatti, il sol fatto di essere una “regione” arretrata inserita in un paese globalmente sviluppato, si ritorce contro le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno stesso. È questo, ad esempio, il caso ovvio del brain drain, una emigrazione selettiva che, nel caso del Mezzogiorno, porta facilmente i migliori – in campo scientifico e imprenditoriale e a qualsiasi livello – ad inserirsi in piena parità di diritti e senza nessun ostacolo culturale o di accettazione sociale, nelle regioni più evolute del Paese. Nei paesi interamente sottosviluppati, invece il brain drain è disincentivato e ridotto quantitativamente dal fatto di comportare una emigrazione all'estero, con tutte le conseguenze negative che l'espatrio inevitabilmente comporta, in termini di condizioni di minorità culturale, sociale e giuridica”*⁷¹.

Ecco quindi che la previsione di ZES nel Mezzogiorno assume un carattere diverso ed ancor più pregnante, date le condizioni peculiarissime in cui questa macroregione si trova in Italia.

A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari

Il Decreto “Resto al sud” si innesta pienamente nella cd. riforma “Delrio”. La stessa definizione di Zona Economica Speciale contiene un espresso riferimento ai porti ed alle zone retroportuali. Richiamando la normativa europea, il comma 2 dell'art. 4 del decreto testualmente recita: *“Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)”*.

Com'è noto, quest'ultima (acronimo inglese TEN-t, *Trans-European Network – transport*) ha subito un'importante evoluzione proprio a seguito dell'adozione del Regolamento UE n. 1315/2013, il quale pone lo sviluppo ottimale della rete su una struttura a due livelli consistente in una rete globale (*comprehensive*), intesa come struttura in grado di consentire la connettività di tutte le regioni dell'Unione ed una centrale (*core*), intesa come quella parte della rete globale strategicamente più importante.

Salvo rare eccezioni riguardanti le poche Regioni sprovviste di porti core o *comprehensive*, la nuova normativa prevede che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES *“ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste”* (art. 4, c. 4 bis). Inoltre, le misure previste dal citato decreto sono destinate solo alle *“regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea”*. Il che circoscrive ulteriormente il novero dei beneficiari alle Regioni del sud Italia, isole comprese.

In ogni caso, gli enti territoriali tributati del potere di individuare la ZES e prevederle 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

⁷¹ 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.

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 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 impicanti, tra le quali: *“assicurare gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende (rectius imprese) presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali”* (art. 4, c. 7, lett. a)).

Con ciò si lascia intendere che il Comitato di indirizzo quantomeno provveda a filtrare, così in qualche modo assicurandole, tutte le autorizzazioni relative alla ristrutturazione, adeguamento, cambio di destinazione d'uso degli immobili, all'avvio dell'attività di impresa ed all'esercizio della stessa, ivi compresa la parte urbanistica, paesaggistica e dei beni culturali in senso ampio, quella edilizia, ambientale, quella sanitaria, di pubblica sicurezza, e via discorrendo.

Il Comitato di indirizzo “garantisce” anche i servizi che normalmente fanno capo agli enti 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.

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 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*⁷², 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 2018-2020⁷³. 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”*⁷⁴. 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 pubblico⁷⁵.

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 dell'agevolazione con altre voci di spesa a carico del

⁷² 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.

⁷³ Così ripartiti: 25 milioni di euro nel 2018; 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020.

⁷⁴ M. Ingrosso, *Il credito d'imposta*, Milano, Giuffrè, 1984, 121.

⁷⁵ 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.

bilancio pubblico, come contributi ipoteticamente elargibili sempre per fini di politica economica⁷⁶.

Diverso sarebbe stato se si fosse ricorsi alla non applicazione di tributi, nelle aree incluse nella ZES, per difetto del presupposto soggettivo o territoriale⁷⁷. 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 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

⁷⁶ Cfr. M.Ingrosso, Op. cit., 84.

⁷⁷ Cfr. F. B. Ferrara, Agevolazioni ed esenzioni fiscali, in Dizionario di diritto pubblico, diretto da S. Cassese, Milano, Giuffrè, 2006, 178.

dal 1° gennaio 2016 e fino al 31 dicembre 2019, acquisiscano nuovi beni strumentali destinati alle strutture produttive ubicate nel Mezzogiorno. La circolare dell’Agenzia delle Entrate n. 34/E del 3.08.2016 è intervenuta a chiarire la portata delle normative citate ed a disciplinarne le modalità operative. Sono stati evidenziati aspetti fondamentali dell’operatività dell’istituto: chiarito che il credito di imposta deve essere calcolato sull’investimento netto, ossia sull’investimento complessivo dedotti gli ammortamenti operati nell’anno per le medesime categorie di beni; e che il credito di imposta è da considerarsi tassabile ai fini Ires, Irap ed Irpef.

Ciò ha evidentemente diminuito l’attrattività dell’istituto che risultava poco interessante per imprese che avevano già svolto investimenti negli anni precedenti e che stavano ammortizzando il relativo costo. Il risultato è stato che in pochi hanno fruito dell’agevolazione e che rispetto allo stanziamento complessivo di 617 milioni di euro, dal 30 giugno 2016 a gennaio 2017, sono stati concessi crediti per complessivi 198 milioni di euro attribuibili per circa il 61,5% alle piccole imprese, per il 26% alle medie imprese e per il 12,5% alle grandi imprese.

È quindi intervenuto il d.l. n. 243/2016 (convertito nella l. n. 18/2017) che ha introdotto significative modifiche allo strumento⁷⁸. 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)⁷⁹. 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 ammortamento⁸⁰.

| 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% |

⁷⁸ Cfr., inter alios, M. Balzanelli e G. Valcarenghi, 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.

⁷⁹ 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.

⁸⁰ 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.

La disciplina sinora descritta è quella applicabile alle imprese che svolgeranno investimenti nelle ZES; il rinvio operato dal legislatore è, infatti, pressoché totale visto l'inciso "*si applicano in quanto compatibili*". Solo su un punto vi è una differenza in ordine al limite massimo dell'ammontare dell'investimento: la disciplina "ordinaria" del bonus Sud prevede un limite di 3 milioni di euro per le piccole imprese, 10 per le medie e 15 per le grandi; la disciplina del credito di imposta ZES prevede un limite più alto, 50 milioni di euro, applicabile a ciascuna impresa a prescindere dalla dimensione.

Per tutto il resto, come detto, opera un rinvio in quanto compatibile. Ne discende che parrebbe operare anche il divieto previsto dall'art. 1 comma 100 della legge di stabilità 2016, il quale esclude dai soggetti beneficiari del credito di imposta i soggetti che operano nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo. Suscita qui qualche perplessità quantomeno l'esclusione di imprese che operano nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, così come della costruzione navale. Ciò, tanto più se - di converso - si vuole incentivare lo sviluppo strategico proprio delle aree industriali poste in relazione ai porti, all'interno delle quali sarebbe viceversa congruo attrarre alcune di queste produzioni e servizi.

Deve inoltre segnalarsi la conclusione cui è giunta l'Agenzia delle Entrate – dir. centrale normativa- in ordine all'assoggettamento a tassazione del credito di imposta. Si legge infatti in una recente circolare che: "*in assenza di un'espressa esclusione normativa, il credito di imposta in commento è da considerarsi rilevante i fini fiscali. Ciò comporta, tra l'altro, che tale credito, ai fini Irpef, Ires ed Irap, è da considerarsi come contributo tassabile*"⁸¹. Anche questo dato contribuisce ad attenuare ulteriormente il beneficio economico largito alle imprese destinatarie.

Tutta da verificare infine la parte burocratico-amministrativa di questi adempimenti fiscali, quale la necessità dell'invio di una comunicazione all'Agenzia delle Entrate e della ricezione di una conseguente autorizzazione per la fruibilità del credito così come la possibilità che tra i beneficiari ci siano anche soggetti esteri, a patto che abbiano una stabile organizzazione in Italia⁸².

A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017

Il primo⁸³ 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.

⁸¹ 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

⁸² 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".

⁸³ DPCM del 25 gennaio 2018, n. 12.

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 contemplano solo:

- la superficie territoriale della Regione;
- la sua densità demografica.

Essi non misurano, invece, né la condizione di svantaggio competitivo della Regione interessata, né le sue potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una ZES. Non si tiene infatti conto del dato infrastrutturale complessivo in cui la Regione versa – centrale in ordine alla possibilità di connettere la ZES con gli sbocchi di mercato- né del tessuto economico locale, né, ancora, del livello di benessere, misurabile banalmente con gli stessi criteri adottati dalla UE (Pil/pro capite).

Eppure l'art. 4 comma 1 della l. 123/2017 cui il 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.

Essi devono contenere:

- a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;
- b) l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a) ;
- c) un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES;
- d) una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZES, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico;
- e) l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES;
- f) l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico;
- g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;
- h) l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;
- i) il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;
- j) l) le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso

propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES;

- k) l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse.

A.3.4 Il secondo 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))⁸⁴ (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"⁸⁵ (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 dalle 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.j) 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

⁸⁴ 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.

⁸⁵ V. artt. 18 e 20 d.lgs. n. 169/2016.

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 rilevantissimi poteri straordinari ed una efficace semplificazione delle procedure amministrative sul ripristino ambientale potrebbe infatti indurre i proponenti ad inserire dette aree nelle ZES.

A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia

In Italia, il recente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è stato adottato *“al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994 [...]”*, come previsto dall'art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia). La riforma Delrio⁸⁶, 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 rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*

⁸⁶ Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

- 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

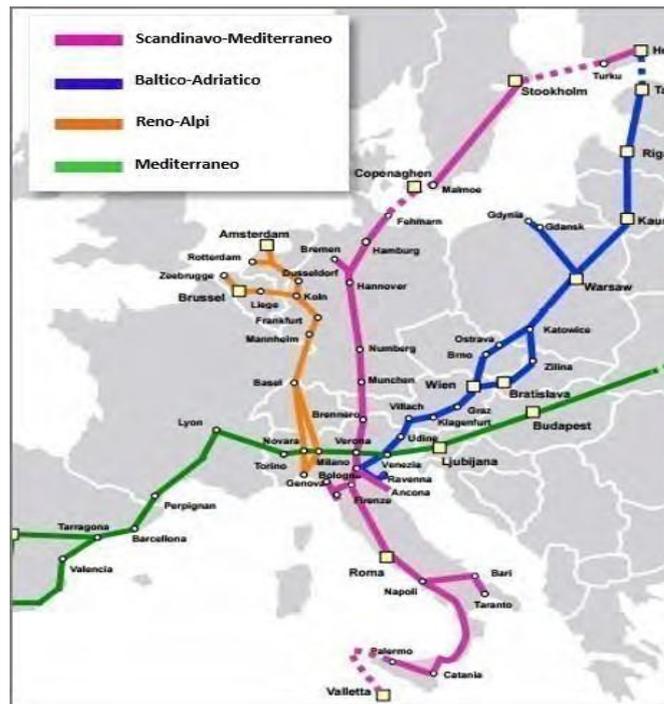
Oltre ai requisiti sopra indicati, le infrastrutture del trasporto marittimo devono avere la disponibilità di combustibili puliti alternativi (ex art. 39 reg. UE 1315/2013). Inoltre, sono in ogni caso porti core quelle città portuali che sono nodi urbani della rete centrale, per tali intendendosi le “*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*⁸⁷.

La magliatura della rete TEN-T tiene ovviamente conto dei corridoi di riferimento. Sui nove Corridoi TEN-T identificati dalla Commissione Europea, solo quattro transitano per l'Italia: (i) il **Corridoio Baltico-Adriatico**, che si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l’Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna; (ii) il **Corridoio Mediterraneo**, che collega i porti della Penisola iberica con l’Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, Lione, l’Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia, e comprende la via navigabile interna costituita dal fiume Po; (iii) il **Corridoio Reno-Alpi**, che collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano; (iv) il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l’Austria occidentale, l’Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta.

I porti italiani inclusi nelle reti TEN-T sono 42, 14 dei quali sono identificati come porti “core” (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia). Tali porti, con l’aggiunta del porto di Civitavecchia in qualità di sbocco al mare della città di Roma, sono stati identificati dal Governo italiano, in occasione della riforma della governance portuale, come sedi delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

Il corridoio Scan-Med, in assoluto il più lungo dei corridoi TEN-T, è quello di maggiore importanza per l’Italia, sia perché attraversa il territorio nazionale in tutta la sua estensione, sia perché connette la penisola italiana con il cuore dell’economia e del mercato europeo.

⁸⁷ L’elenco è stato successivamente aggiornato con l’introduzione, per quanto concerne i porti marittimi, di Augusta tra i porti *core* e Catania tra i porti *comprehensive*.



Fonte: Commissione Europea

Il d.l. n. 91/2017 ha previsto l'istituzione di zone economiche speciali in relazione e collegamento con i porti della rete TEN-t, siano essi core che *comprehensive*. Non tutte le aree portuali marittime italiane (14 core e 26 *comprehensive*) potranno, però, divenire “base” di una ZES.

In primo luogo perché le misure previste dal citato decreto sono destinate solo alle “*regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea*”. Vi rientra quindi, a pieno titolo, la Regione Puglia.

In secondo luogo perché il predetto decreto introduce anche un limite su scala regionale prevedendo che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES “*ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste*”. Una regione come la Puglia, che ha 3 porti con le caratteristiche richieste (di cui uno (Brindisi) ricadente nella rete globale (*comprehensive*) di cui al Reg. n. 1315/2013/UE e due (Bari e Taranto) in quella centrale (*core*), può quindi presentare 2 proposte di istituzione di ZES. Del resto, ambedue i porti di Bari e Taranto sono attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e rappresentano il primo approdo comunitario di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano dopo l'attraversamento del canale di Suez. Inoltre, gli ottimi collegamenti stradali e ferroviari con le regioni del Centro-Nord, permettono al sistema portuale pugliese di immettersi con facilità sulle reti di collegamento con l'Europa Centrale e Settentrionale, prestandosi bene a completare l'asse nord-sud del territorio europeo. Esso riveste quindi un ruolo strategico di grande importanza per l'intera politica dei trasporti dell'Unione, come riconosciuto sia dal workplan di Corridoio sia -sul piano empirico- dalle strategie marittime in atto, che recuperano l'antica Via della seta marittima per realizzare il progetto cinese cd. “*one belt one road*”.

L'opportunità di istituire due ZES deriva anche dalla riorganizzazione del sistema portuale italiano, che -come già detto- ha assegnato ai due porti core pugliesi altrettante sedi di Autorità di Sistema Portuale. Ora, il ruolo attribuito ai Presidenti delle Autorità portuali

nella *governance* delle ZES, chiamati come sono a presiederne l'Organo di indirizzo (6 art. 4 d.l. n. 91/2017), lascia ben intendere che esse debbano coincidere con la stessa Autorità di sistema portuale.

Parrebbe dunque plausibile ritenere -con particolare riferimento alla Regione Puglia- che solo i porti di Bari e Taranto possano congruamente candidarsi a “base” di una ZES. E ciò traspare anche dal recente 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 espreso riferimento, tra i requisiti delle istituende ZES, al fatto che esse debbano essere ricondotte ai soli porti core (e non anche a quelli *comprehensive*), della rete TEN-T, di fatto sembra avvalorare questa prospettiva.

B. L'IRAP e la IUC: quadro normativo e spazi di operabilità

B.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. 446⁸⁸, si applica al valore della produzione netta⁸⁹ - ossia alla differenza tra valore e costo della produzione - derivante dall'attività esercitata sul territorio regionale⁹⁰.

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 Regione 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"**.

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"⁹¹; 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"⁹²; 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".

⁸⁸ 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.

⁸⁹ Colpisce, in termini generali, il reddito prodotto al lordo dei costi per il personale e degli oneri e dei proventi di natura finanziaria.

⁹⁰ 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.

⁹¹ Art. 5.1 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68.

⁹² 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 passivi⁹³ | |
| 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% |

B.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.

Vanno, altresì evidenziati i **vincoli** che il legislatore nazionale ha posto in materia di IRAP:

- **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";
- **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".

⁹³ Rif. normativi: artt. 3, 14 e 19 del d.lgs 446/1997.

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.

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.

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.

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:
 - risulti in possesso di adeguate **certificazioni ambientali**, ove necessario;
 - risulti in regola con il DURC;
 - disponga dei requisiti necessari per accedervi (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".

B.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.

B.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:

1. alla natura e valore degli stessi;
2. all'erogazione e alla fruizione dei servizi comunali.

L'imposta si articola in:

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.

B.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.

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 comunali⁹⁴.

L'imposta si calcola applicando alla base imponibile - inteso come "valore dell'immobile"⁹⁵ - l'aliquota fissata per la singola fattispecie.

⁹⁴ 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).

⁹⁵ Determinato nei modi previsti dalla legge.

Focus: l'imposta municipale unica (IMU)

| IMPOSTA MUNICIPALE UNICA (IMU) | |
|--|--------------------|
| Presupposto | |
| Possesso di fabbricati ⁹⁶ , 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‰ ⁹⁷ |
| Abitazioni principali non esenti (categorie catastali A/1, A/8 e A/9) | 4‰ ⁹⁸ |

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.

⁹⁶ 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'IRES, 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.

⁹⁷ 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'IRES e immobili locati): in tal caso l'aliquota può essere diminuita fino al 4‰.

⁹⁸ 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 ⁹⁹ ed aree edificabili. | |
| Soggetti passivi | |
| Titolare del diritto reale ¹⁰⁰ | |
| Aliquote | |
| Ordinaria | 1‰ ¹⁰¹ |

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 immobili¹⁰².

⁹⁹ 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.

¹⁰⁰ 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.

¹⁰¹ I comuni possono ridurla fino all'azzeramento.

¹⁰² 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 TASI¹⁰³

| fattispecie | IMU | | | | TASI | | | |
|---|---|--|----------------------------|---|--|----------------|--------------|--|
| | norma di riferimento | 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 14/05/1993 • 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. A annesso alla legge n. 448 del 2001 • terreni agricoli a immutabile destinazione agrovinicolo-pastorale a proprietà collettiva indivisibile e inusufruttibile | | | | | | |
| 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‰) |

B.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 gruppo catastale D, calcolato ad

¹⁰³ Fonte: www.finanze.it

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:

- 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 profili 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 (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 ZES¹⁰⁴”**;

¹⁰⁴ 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.

B.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 ¹⁰⁵ scoperte operative suscettibili di produrre rifiuti urbani. |
| Soggetti passivi |
| Soggetto utilizzatore (possessore o detentore ¹⁰⁶). |
| Tariffa |
| Metodologie di calcolo (alternative): <ol style="list-style-type: none"> a. Calcolata in relazione all'anno solare, con criteri determinati secondo "metodo normalizzato"¹⁰⁷ b. 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. |

B.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 Comuni¹⁰⁸;
2. alla possibilità accordata agli stessi di introdurre, tramite proprio 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;

¹⁰⁵ Sono escluse dalla TARI le aree:

- scoperte pertinenziali o accessorie a locali tassabili;
- comuni condominiali (art. 1117 c.c.) che non siano detenute o occupate in via esclusiva.

¹⁰⁶ 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.

¹⁰⁷ D.P.R. n. 158 del 1999.

¹⁰⁸ Ai sensi del già richiamato articolo 52 del decreto legislativo n. 446 del 1997.

- 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'obiettiva 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.

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 comprese)¹⁰⁹.

Perciò, considerata la complessità della manovra, la Regione Puglia evidenzia quanto segue:

- a) per dar seguito alla manovra, si rende comunque necessaria **la modifica dei rispettivi regolamenti comunali**;
- b) previa verifica dei profili 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 delle necessarie **certificazioni ambientali**, ove necessario;
 - risulti in regola con il DURC;
 - disponga dei requisiti necessari per accedervi (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 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”**¹¹⁰;

¹⁰⁹ Con possibili richiami da parte della Corte dei Conti.

¹¹⁰ Cfr. nota 18 C.2.1.1.

C. Il percorso di definizione del Piano Strategico

C.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia

La Regione Puglia ha avviato fin dal 2015 un percorso legislativo e di programmazione finalizzato a promuovere e valorizzare il territorio con particolare riferimento all'area di Taranto sotto il profilo della regolamentazione urbanistica-ambientale.

Con DGR del 23 febbraio 2016, n. 141, avente oggetto “Legge n. 20 del 4 marzo 2015, art. 5 “Contratto istituzionale di Sviluppo per l'area di Taranto” (CIS), la Regione ha inteso rafforzare il tavolo che il governo nazionale ha costituito per affrontare la situazione tarantina destinando fondi regionali per il sostegno della comunità tarantina.

Con successiva DGR 4 agosto 2016, n. 1270 è stato istituito un gruppo di lavoro per la redazione del testo di legge regionale che risulta oggi approvato con la l.r. 25 gennaio 2018, n. 2, “Indirizzi per lo sviluppo, la sostenibilità ambientale e la coesione economica e sociale del territorio di Taranto”.

Al Gruppo di Lavoro (costituito dai direttori di Dipartimento regionali, delle Autorità di Gestione dei fondi FESR, FSE e FEASR, dai direttori delle Agenzie Strategiche regionali, dai partecipanti di designazione regionale al Tavolo tecnico del CIS, dai consiglieri regionali eletti in provincia di Taranto e presieduto dal presidente della Giunta Regionale) è stato affidato, in applicazione dell'articolo 5 della l.r. 40/2016, anche il compito di elaborare “le linee guida del Piano strategico di sviluppo e il programma dei primi interventi da realizzare sul territorio di Taranto per il rilancio e la riconversione in forme sostenibili dell'economia del territorio nel mantenimento e incremento dei livelli occupazionali”.

Nel contempo, a livello nazionale, è stata avviata l'elaborazione della norma inerente “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”, che introduce l'istituzione della ZES (zone economiche speciali) con l'obiettivo di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi in alcune aree del territorio. Considerata la coerenza degli obiettivi previsti dalla DGR 1270/2016 e dall'art. 5 della l.r. 40/2016 con gli obiettivi della ZES, con DGR 899 del 7/06/2017 è stato costituito un nuovo Gruppo di Lavoro, composto da esperti di variegata e rinomata provenienza e formazione, per individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Economica Speciale per l'area di Taranto.

Con il successivo atto del Direttore del Dipartimento allo Sviluppo Economico n. 84 del 11/12/2017 è stata, infine, costituita la **Task Force** tecnica e operativa per le attività connesse all'individuazione e pianificazione delle Zona Economiche Speciali per l'area di Taranto e per quella Adriatica. La Task Force è posta sotto la direzione del Dipartimento Sviluppo economico e ha portato avanti il lavoro di effettiva redazione del Piano dopo un complesso percorso di ascolto e coordinamento.

La Task Force ha avviato immediatamente il confronto con tutti gli attori interessati, proponendo anche l'acquisizione di ogni documentazione, atto e proposta utili alla redazione completa del piano strategico.

Una prima riunione di confronto si è svolta in data 21 settembre 2017, su invito dell'Assessore Mazzarano, cui hanno partecipato i componenti del Tavolo di lavoro dell'Area di Taranto, rappresentanti delle Autorità portuali e dei Comuni di Bari e di Taranto e consiglieri regionali dell'area tarantina.

Nel corso della riunione sono state ascoltate tutte le parti presenti e, in estrema sintesi, sono stati trattati i seguenti argomenti:

- proporre in tempi brevi alla Giunta regionale la costituzione del Tavolo di lavoro della ZES Adriatica;
- creare una “road map” che fissi gli obiettivi principali e i tempi di redazione del piano regionale, tenendo conto che è imminente l’emanazione del 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 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 |
| 30-gen-18 | Regione Puglia - Dip. Risorse finanziarie e strumentali, personale e organizzazione | incontro con Dirigente regionale della Sezione Finanze |
| 31-gen-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 31-gen-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | incontro con la Dirigente regionale della Sezione Competitività e ricerca dei sistemi produttivi e con il Direttore Generale di Puglia Sviluppo |
| 31-gen-18 | AdSP del Mar Ionio | incontro con il Vicedirettore dell’Ufficio delle Dogane di Taranto |

| | | |
|-----------|--|--|
| 6-feb-18 | Comune di Taranto | incontro con il Direttore generale del Comune di Taranto e con il Dirigente della Sezione Programmazione finanziaria |
| 7-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | Incontro con Regione Basilicata |
| 7-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio | Incontro con la Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio |
| 9-feb-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 12-feb-18 | Comune di Taranto | incontro con Direttore generale del Comune di Taranto e con il Dirigente della Sezione Programmazione finanziaria |
| 13-feb-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 14-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 16-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 16-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | incontro con la Dirigente della Sezione Promozione e tutela del lavoro |
| 19-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | incontro con ASI Taranto, Autorità portuale di Taranto, comune di Taranto |
| 21-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | incontro con Regione Basilicata |
| 21-feb-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 22-feb-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 23-feb-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 26-feb-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 28-feb-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 1-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 2-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 9-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 14-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio | riunione interna di lavoro |
| 19-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 23-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 29-mar-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 12-apr-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 13-apr-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 18-apr-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 19-apr-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 22-apr-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 24-apr-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 02-mag-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 04-mag-18 | Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico | riunione interna di lavoro |
| 09-mag-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |
| 10-mag-18 | ARTI Puglia | riunione interna di lavoro |

C.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 una valutazione oggettiva degli interessi in campo, evitando la difesa dei singoli territori e attivando processi di sviluppo utili anche agli imprenditori locali. La CISL, in particolare, evidenzia la necessità di tenere presente un'ottica strategica che consideri 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. La Cisl Puglia, infine, ha evidenziato l'importanza del progetto di ZES Taranto-Matera con logistica, trasporti e mobilità, turismo legato anche a Matera 2019. La CGIL Taranto ha, in particolare, sottolineato la possibilità di valorizzare l'aeroporto di Grottole.

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. Nel corso dell'incontro è emersa altresì l'esigenza di chiarire la questione della ZES interregionale in considerazione che non risulta ancora pervenuto alcun contributo da parte della Regione Basilicata.

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.

A conclusione della riunione, tutti i componenti della Task Force hanno concordato sulla necessità di acquisire ulteriori informazioni sulle aree disponibili da includere nella mappatura ZES in quanto, in molti casi, le informazioni risultano parziali, imprecise ed insufficienti.

Si concorda, inoltre, sulla necessità di omogeneizzare le informazioni perché siano più facilmente utilizzabili. A tal fine viene predisposta la nota prot. n. 160/412 del 29/01/2018 con la quale viene anche trasmessa una tabella da compilarsi da parte degli interessati. Con la predetta nota viene anche assegnato il termine ultimo del 5 febbraio per fornire le informazioni.

In data 31 gennaio, a seguito di un primo esame dei nuovi dati forniti, emerge la necessità di disporre di ulteriori specificazioni in quanto, in molti casi, non figura l'effettiva disponibilità delle aree segnalate. Viene, pertanto, inviata una nuova mail di chiarimenti al fine di una compilazione corretta della tabella trasmessa.

In data 7 febbraio 2018, su convocazione dell'Assessore Mazzarano, la Task Force incontra i rappresentanti della Regione Basilicata cui in data 29/01/2018 è stata inviata la nota SP11/PROT/15, a firma dello stesso Assessore Mazzarano, per sollecitare contributi da parte Regione Basilicata atteso l'intendimento di costituire sul versante ionico una ZES interregionale. Nel corso della riunione l'Assessore Cifarelli assicura, *ad horas*, un esaustivo contributo della propria amministrazione, onde poter concepire un comune piano strategico, essenziale per l'istituzione della ZES.

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, del consorzio ASI di Taranto, di Intesa San Paolo e di Confindustria Puglia.

In particolare, i contributi di AdP e Intesa San Paolo afferiscono alla proposta di inserimento di aree logistiche, mentre invece Confindustria Puglia ha inviato proposte di criteri per la semplificazione amministrativa.

C.3 Il coinvolgimento degli stakeholder in Basilicata

Si veda il Capitolo 14 dell'allegato "Piano di Sviluppo Strategico ZES Basilicata a carattere interregionale".

Segue l'elenco delle note ricevute dagli *stakeholder* territoriali.

| Ente | Data | Protocollo mittente | Contenuto |
|---------------------------|------------|---------------------|---|
| Cgil Puglia | 11/01/2018 | 1500/965 | Richiesta di incontro on l'Assessore |
| Cisl Puglia | 12/01/2018 | 83 | Documento di sintesi |
| UIL Puglia | 18/01/2018 | - | Riscontro a invito regionale |
| Autorità Portuale Taranto | 29/01/2018 | 1639 | Consultazione per delimitazione aree ZES |
| Consorzio ASI Taranto | 30/01/2018 | 102 | Riscontro a tabella richiesta aree |
| Consorzio ASI Taranto | 02/02/2018 | 153 e 155 | Trasmissione tabella aree disponibili - integrazione e integrazioni bis |
| Autorità Portuale Taranto | 05/02/2018 | 2375 | Elenco aree proposte Comuni e ASI |
| Intesa San Paolo | 06/02/2018 | - | Trasmissione dati inerenti immobili Intesa San Paolo |
| Confindustria Puglia | 08/02/2018 | - | Contributo consegnato in sede di riunione |
| Confindustria Puglia | 09/02/2018 | - | Preannuncio di successivo riscontro |
| Autorità Portuale Taranto | 12/02/2018 | 2891 | Identificazione aree |
| Comune di San Marzano | 12/02/2018 | 1666 | Integrazione e trasmissione tabella aree disponibili |
| Autorità Portuale Taranto | 13/02/2018 | 2974 | Riscontro a richiesta regionale shapefile |
| Comune di Monteiasi | 14/02/2018 | - | Trasmissione file shp aree candidate |
| Comune di Statte | 14/02/2018 | 3206 | Precisazioni catastali e trasmissione file SHP |
| Area Vasta Tarantina | 15/02/2018 | - | Aree disponibili del Comune di TORRICELLA (a mezzo e-mail) |
| Intesa San Paolo | 15/02/2018 | - | Perimetrazione area ZES Taranto - cartografia delle aree |
| Comune di Sava | 15/02/2018 | 4424 | Identificazione aree candidabili a ZES |
| Comune di Montemesola | 16/02/2018 | - | Pec con testo di adesione alla ZES |
| Comune di Carosino | 16/02/2018 | - | Inoltro file con ortofoto |
| Comune di Massafra | 16/02/2018 | 7731 | Identificazione e delimitazione delle aree da candidare |
| Comune di Martina Franca | 19/02/2018 | 11644 | Riscontro riunione del 7/02/2018 |
| Comune di Montemesola | 19/02/2018 | - | Identificazione aree |
| Consorzio ASI Taranto | 19/02/2018 | - | Cartografia area Zes |
| Comune di Carosino | 20/02/2018 | - | Trasmissione shapefile gis |

| | | | |
|-----------------------------------|------------|-------|--|
| Comune di Grottaglie | 22/02/2018 | 5067 | Identificazione e delimitazione delle aree da candidare |
| Autorità Portuale Taranto | 27/02/2018 | 3946 | Individuazione aree |
| Autorità Portuale Taranto | 02/03/2018 | 4210 | Individuazione aree |
| Autorità Portuale Taranto | 02/03/2018 | 4208 | Individuazione aree |
| Comune di Statte | 14/03/2018 | 5032 | Identificazione delle aree: chiarimenti. |
| Autorità Portuale Taranto | 19/03/2018 | 5090 | Individuazione aree escluse per esigenze di sicurezza |
| UIL Puglia | 04/04/2018 | - | Nota su istituzione delle ZES |
| Comune di Monteiasi | 30/04/2018 | - | Relazione e tabella aree disponibili |
| Comune di Massafra | 30/04/2018 | 18538 | Riscontro a richiesta di informazioni |
| Comune di Monteiasi | 30/04/2018 | - | Tabella aree disponibili |
| Comune di Taranto | 30/04/2018 | - | Riscontro a richiesta di informazioni regionali |
| Comune di Grottaglie | 30/04/2018 | 11219 | Approfondimento aree PIP e aeroportuale |
| Comune di Grottaglie | 30/04/2018 | 11218 | Approfondimento aree PIP e aeroportuale |
| Comune di Monteiasi | 30/04/2018 | - | Relazione e tabella aree disponibili |
| Consorzio ASI Taranto | 03/05/2018 | 576 | Riscontro a nota regionale di richiesta di chiarimento |
| Comune di Grottaglie | 03/05/2018 | 11446 | Trasmissione schede area PiP e Aeroportuale |
| Comune di Statte | 09/05/2018 | 8466 | Riscontro nota regionale |
| Intesa San Paolo | 11/05/2018 | - | Precisazione su pec del 06.02.2018 |
| Comune di Palagiano | 18/05/2018 | 8068 | Richiesta conferma inserimento area Pip |
| Comune di Palagiano | 18/05/2018 | 8060 | Richiesta inserimento area Pip (completa di alleg. particelle catastali) |
| Regione Basilicata | 23/05/2018 | - | Piano di Sviluppo Strategico |
| Avv. Martino Giacobelli - Taranto | 28/05/2018 | - | Precisazioni su terreno privato area Comune di Taranto foglio 179 |
| Comune di Taranto | 06/06/2018 | 90303 | Nota ZES |
| Comune di Manduria | 29/06/2018 | 21804 | Comunicazione di rinvio inoltro integrazione |
| Regione Basilicata | 10/07/2018 | - | Trasmissione DGR 605 del 03/07/2018 |
| Comune di Manduria | 16/07/2018 | 23535 | Riscontro e integrazione ZES |
| Comune di Mottola | 31/07/2018 | 12159 | Mancata inclusione del comune di Mottola |

INDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. EXECUTIVE SUMMARY | 3 |
| 1.1 Introduzione | 3 |
| 1.2 Le opzioni strategiche di fondo | 4 |
| 1.3 L'architettura della ZES Interregionale Ionica | 6 |
| 1.4 L'architettura amministrativa e la governance | 7 |
| 1.4.1 Regione Puglia | 7 |
| 1.4.2 Regione Basilicata | 8 |
| 1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari | 8 |
| 1.5.1 Regione Puglia | 8 |
| 1.5.2 Regione Basilicata | 9 |
| 2. IL TESSUTO ECONOMICO | 10 |
| 2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno | 10 |
| 2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale | 11 |
| 2.2.1 L'interscambio delle merci | 11 |
| 2.2.2 L'interscambio dei servizi | 12 |
| 2.2.3 Apertura internazionale | 13 |
| 2.3 L'export dei principali settori pugliesi | 14 |
| 2.3.1 Aerospazio | 14 |
| 2.3.2 Agroalimentare | 14 |
| 2.3.3 Automotive | 16 |
| 2.3.4 Farmaceutico | 18 |
| 2.3.5 Mobili | 19 |
| 2.3.6 Tessile e abbigliamento | 20 |
| 2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici | 22 |
| 3. IL QUADRO INFRASTRUTTURALE | 24 |
| 3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi | 24 |
| 3.1.1 Approdi e dotazioni | 24 |
| 3.1.2 Traffici marittimi | 24 |
| 3.2 Aeroporti | 27 |
| 3.3 Strade | 28 |
| 3.4 Ferrovie | 30 |
| 3.5 Interporti e piattaforme logistiche | 33 |
| 3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata | 33 |
| 3.5.2 Interporto Regionale della Puglia | 34 |
| 3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto | 34 |

| | |
|---|-----------|
| 3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana | 36 |
| 3.6. Nuovi interventi infrastrutturali | 36 |
| 3.6.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano | 36 |
| 3.6.2 La pianificazione strategica della Regione Puglia | 37 |
| | |
| 4. I SISTEMI DI IMPRESA NELLA ZES IONICA | 40 |
| | |
| 4.1 Il versante pugliese | 40 |
| 4.1.1 Taranto capitale industriale del Mediterraneo proiettata verso il mondo | 40 |
| 4.1.2 Il ruolo del porto tarantino | 42 |
| 4.1.2.1 La Vision del porto di Taranto ed il FuturePort Innovation Hub | 44 |
| 4.1.2.2 La zona franca doganale nel porto di Taranto ed il nuovo codice doganale | 46 |
| 4.1.2.3 L'estensione dei poteri del Commissario Straordinario di Taranto | 48 |
| 4.1.3 Numeri e profili di una identità produttiva | 50 |
| 4.1.4 Agroindustria e turismo | 53 |
| 4.1.5 Il più vasto comprensorio produttivo di riferimento | 54 |
| 4.1.6 I fatturati delle maggiori imprese con sede legale nella provincia di Taranto | 55 |
| | |
| 5. LA PERIMETRAZIONE DELLA ZES IONICA | 58 |
| | |
| 5.1 Il versante pugliese della ZES | 58 |
| 5.1.1 Criteri di identificazione delle aree | 59 |
| 5.1.2 Tabella di sintesi aree ZES Ionica | 61 |
| | |
| 5.2 Polo di Taranto | 62 |
| 5.2.1 Attività da promuovere e rafforzare | 63 |
| 5.2.1.1 Oltre la siderurgia: diversificazione produttiva nel tarantino | 64 |
| 5.2.1.2 L'impiantistica ionica | 65 |
| 5.2.1.3 La navalmeccanica verso una nuova frontiera | 66 |
| 5.2.1.4 Il possibile rapporto con la FCA a Melfi | 67 |
| 5.2.1.5 Altri comparti manifatturieri sui quali puntare | 67 |
| 5.2.1.6 La petrolchimica | 68 |
| 5.2.1.7 Tecnologie per bonifiche e tutela di ambiente e salute | 68 |
| 5.2.1.8 L'industria dell'ospitalità e le sue filiere manifatturiere | 69 |
| 5.2.2 Porto di Taranto | 70 |
| 5.2.3 Area retroportuale Distripark di Taranto | 71 |
| 5.2.4 Area retroportuale ASI di Taranto | 72 |
| 5.2.5 Area retroportuale privata di Taranto | 73 |
| 5.2.6 Area PIP Talsano Est di Taranto | 74 |
| 5.2.7 Area PIP Paolo VI di Taranto | 76 |
| 5.2.8 Area PIP di Statte | 77 |
| 5.2.9 Area PIP di Mottola | 78 |
| 5.2.10 Area Industriale e PIP di Massafra | 79 |
| 5.2.11 Area Industriale di Martina Franca | 80 |
| | |
| 5.3 Polo di Grottaglie | 81 |
| 5.3.1 Attività da promuovere e rafforzare | 81 |
| 5.3.1.1 Il settore aeronautico e aerospaziale | 81 |
| 5.3.1.2 L'industria agroalimentare | 82 |
| 5.3.2 Aeroporto di Grottaglie | 83 |
| 5.3.3 Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie | 84 |
| 5.3.4 Area PIP ampliamento Grottaglie | 85 |
| 5.3.5 Area Industriale di Monteiasi | 86 |
| 5.3.6 Area PIP di Faggiano | 88 |

| | |
|---|------------|
| 5.3.7 Area Industriale di San Giorgio Ionico | 90 |
| 5.3.8 Area Industriale di Manduria | 91 |
| 5.3.9 Area PIP di Francavilla Fontana | 92 |
| 5.3.10 Centro Intermodale di Francavilla Fontana | 92 |
| 5.3.11 Area PIP di Carosino | 94 |
| 5.3 Poli di Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria | 94 |
| | |
| 6. L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO | 95 |
| | |
| 6.1 Il versante pugliese | 95 |
| 6.1.1 Premessa | 95 |
| 6.1.2 Il sistema degli incentivi pubblici | 95 |
| 6.1.3 L'attrazione degli investimenti privati | 96 |
| 6.1.4 Stima dell'impatto economico e sociale | 97 |
| 6.1.4.1 Ristrutturazione del settore siderurgico | 97 |
| 6.1.4.2 Il transhipment sul molo polisettoriale di Taranto | 98 |
| 6.1.4.3 Decommissioning navale e aeronautico | 98 |
| 6.1.4.4 Costruzioni di beni strumentali di grandi dimensioni | 99 |
| 6.1.4.5 Agroalimentare | 99 |
| | |
| 6.1 Il versante lucano | 99 |
| | |
| 7. SEMPLIFICAZIONI E GOVERNANCE | 100 |
| | |
| 7.1 La strategia della Regione Puglia | 100 |
| | |
| 7.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia | 100 |
| | |
| 7.3 Riorganizzazione di funzioni e poteri delegati, semplificazioni amministrative | 104 |
| | |
| 7.4 Governance della ZES Ionica | 104 |
| | |
| 8. AGEVOLAZIONI FISCALI E FINANZIARIE | 108 |
| | |
| 8.1 La vision | 108 |
| | |
| 8.2 I Livello: UE-Stato-Regione | 115 |
| 8.2.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.) | 115 |
| 8.2.1.1 I Contratti di Programma | 116 |
| 8.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) | 117 |
| 8.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo | 119 |
| 8.2.1.4 Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese | 120 |
| 8.2.1.5 TecnoNidi | 121 |
| 8.2.1.6 MANUNET 2018 | 123 |
| 8.2.1.7 N.I.D.I. | 124 |
| 8.2.1.8 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI | 125 |
| 8.2.1.9 Fondo di Garanzia PMI | 127 |
| 8.2.1.10 Estrazione dei talenti | 127 |
| | |
| 8.3 Il Livello: Stato-Regione | 129 |
| 8.3.1 Il rilancio delle aree di crisi industriale – legge 181/1989 | 129 |
| 8.3.1.1 Le aree di crisi industriale complessa | 129 |

| | |
|---|------------|
| 8.4 III Livello: Regione-Comuni-Consorzi ASI | 131 |
| 8.4.1 Le agevolazioni nella ZES del Mar Ionio | 131 |
| | |
| APPENDICI | 134 |
| | |
| A. QUADRO NORMATIVO E MODALITÀ ATTUATIVE | 136 |
| | |
| A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale | 136 |
| | |
| A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco | 138 |
| | |
| A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari | 140 |
| A.3.1 Il Comitato di indirizzo delle ZES | 141 |
| A.3.2 Benefici economici e condizioni operative | 142 |
| A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017 | 145 |
| A.3.4 Il secondo DPCM ex art. 5 l. n. 123/2017 | 148 |
| | |
| A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia | 149 |
| | |
| B. L'IRAP E LA IUC: QUADRO NORMATIVO E SPAZI DI OPERABILITÀ | 153 |
| | |
| B.1 L'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) | 153 |
| B.1.1 L'esenzione IRAP nelle ZES pugliesi: conformità | 154 |
| B.1.2 Il rimborso IRAP per le start-up innovative pugliesi | 156 |
| | |
| B.2 L'imposta unica comunale (IUC) | 156 |
| B.2.1 L'imposta municipale unica (IMU) e la tassa sui servizi indivisibili (TASI) | 156 |
| B.2.1.1 Le agevolazioni IMU e TASI nelle ZES pugliesi: conformità | 159 |
| B.2.2 La tassa sui rifiuti (TARI) | 161 |
| B.2.2.1 La TARI etica nelle ZES pugliesi: analisi | 161 |
| | |
| C. IL PERCORSO DI DEFINIZIONE DEL PIANO STRATEGICO | 163 |
| | |
| C.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia | 163 |
| | |
| C.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia | 166 |
| | |
| C.3 Il coinvolgimento degli stakeholder in Basilicata | 167 |