

# Attività di supporto per l'individuazione di possibili ZLS

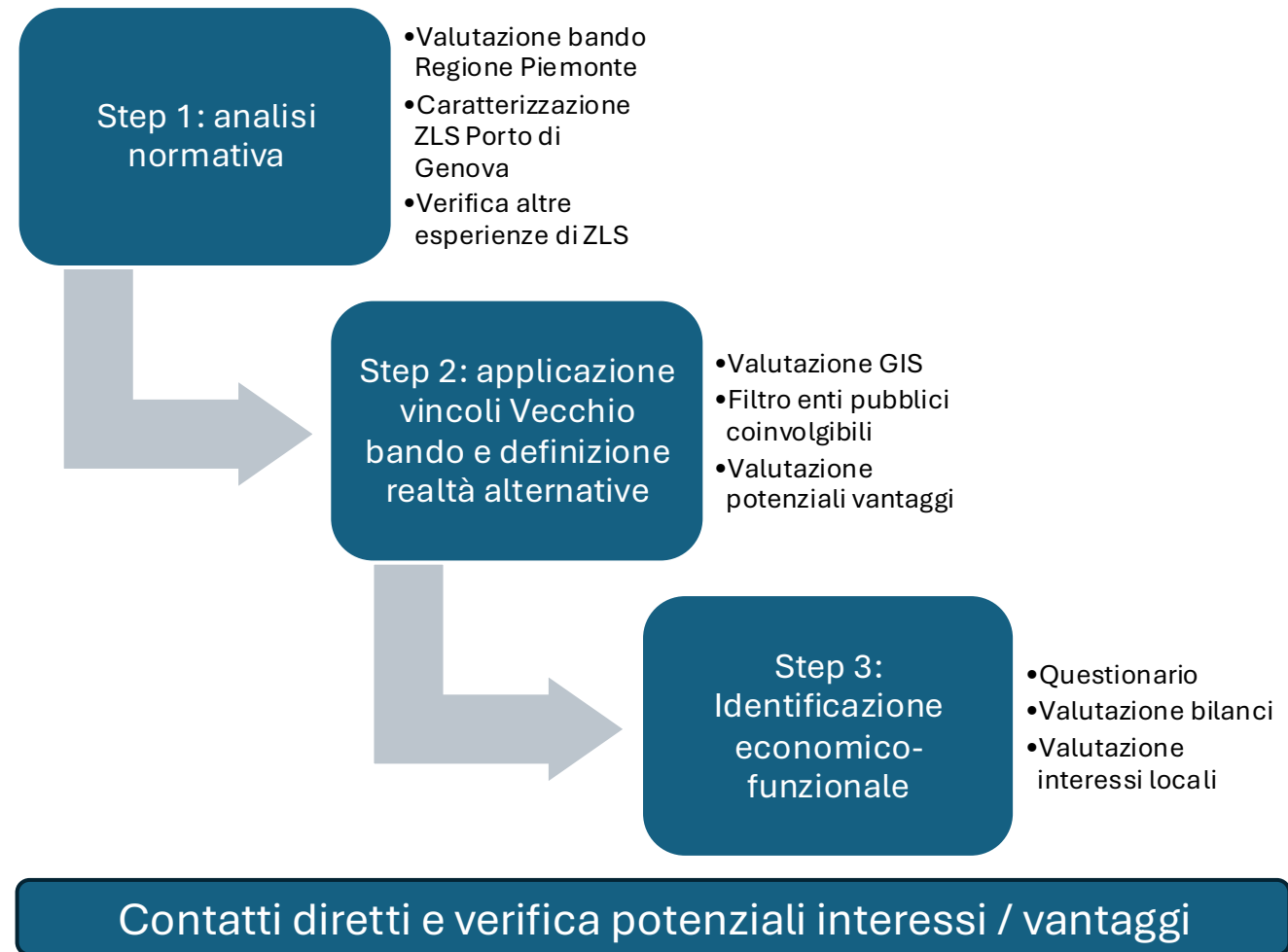
UniGe – TRAIL Cuneo

# Agenda

- Stato dell'arte
- Metodologia di analisi
- Primi risultati

# Il punto iniziale e l'approccio seguito

- Valutazione del bando e di esperienze simili in altri contesti
  - Caratterizzazione aree
  - Vincoli / Opportunità
  - Alternative potenziali
- Analisi economico-territoriale per valutare le possibili alternative



# Perchè una ZLS?



Autorità Sistema Portuale

Planificazione e sviluppo

Servizi utenti

Porti e Logistica

ZLS

## Zona Logistica Semplificata Porto e retroporto di Genova

L'articolo 7 della **Legge 130/2018** di conversione del cosiddetto "Decreto Genova" ha istituito, ai sensi dell'art.1, comma 62, della Legge 205/2017, la "Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova" (ZLS), al fine di sostenere la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti connessi al porto, grazie a semplificazioni amministrative e burocratiche da applicarsi nell'area ricadente sotto la ZLS.

Unico caso in Italia, la ZLS del porto di Genova estende il proprio raggio di azione oltre i confini regionali, prevedendo l'individuazione di siti retroportuali anche in Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna. La ZLS Porto e Retroporto di Genova comprende infatti, oltre al Comune di Genova, i siti retroportuali di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure. La normativa consente l'ampliamento di tali aree e siti individuati in prima istanza e, per quanto riguarda Autorità di Sistema, dovrà comprendere anche le aree portuali di Savona.



- Tra i principali vantaggi riconosciuti:
  - Misure di semplificazione amministrativa
    - Effetto su tempistiche dei procedimenti
  - Agevolazioni fiscali
    - Nessuna area a Cuneo rientra nell'elenco
  - Benefici doganali
    - Possibilità di istituire Zona Franca Doganale interclusa
    - Procedure logistiche e doganali evolute e agevolate
  - Orizzonte temporale dei benefici -> 7 anni (con eventuale estensione)
- Il Comitato di indirizzo rappresenta il principale organo di governance della ZLS
  - Con il DPCM del 12 novembre 2024 è stato istituito il Comitato di indirizzo della Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova»
- Altri Vantaggi attesi
  - Agglomerazione e concentrazione attività a funzione logistica
  - Attrazione di insediamenti industriali ad alto valore aggiunto e con vocazione internazionale

# L'attività

- Diverse Regioni hanno promosso bandi per l'individuazione di siti idonei a rientrare nelle aree ZLS
  - Collegate a AdSP del Mar Ligure Occidentale, processo di individuazione coordinato dalle regioni, per lo più sulla base della conformità urbanistica ad industria e attività produttive
  - Nel primo bando sono state selezionate per lo più aree dell'alessandrino
    - Mondovì caso studio nel cuneese
- Nuova possibilità nel corso del 2026 per selezione nuove aree

C'è interesse a far domanda?

- Lavoro promosso da Associazione TRAIL per verificare l'interesse locale e possibili vantaggi
  - Analisi preliminari delle possibili aree interessate
  - Valutazione dello stato infrastrutturale e vincoli logistici
  - Verifica attività struttura economica e profili aziendali
  - Definizione di una strategia di analisi diretta

# Step 1: Verifica normativa

- Regione Piemonte: Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2021, n. 14-4382
- **AVVISO PUBBLICO: «Invito alle Amministrazioni Comunali del Piemonte per l'individuazione di ulteriori ambiti territoriali da proporre ai fini dell'inserimento nelle perimetrazioni retroportuali della “Zona Logistica Semplificata -ZLS – Porto e Retroporto di Genova”, ai sensi della procedura indicata nel co. 1 bis dell'art. 7 del Decreto Legge 109 del 2018 (c.d. Decreto Genova)»**
- <https://bandi.regione.piemonte.it/avvisi-beni-regionali/individuazione-ulteriori-ambiti-territoriali-proporre-linserimento-nella-zona-logistica-semplificata>

Quali vincoli per le aree interessate erano previsti?  
 Quali vantaggi potenziali potrebbero essere perseguibili?

# ZLS in Italia

- Diverse regioni concedono supporto
- Possibilità di accedere a crediti di imposta
- Alcune regioni hanno comuni appartenenti a ZLS differenti

- Degli ultimi anni diverse aree hanno promosso percorsi di affidamento dei benefici legati alla definizione di ZLS:
  - Regione Veneto-Porto di Venezia-Rodigino
  - 2 ZLS Liguri
    - AdSP Mar Ligure Occidentale
      - 16 Comuni complessivamente
        - 3 Regioni coinvolte
    - AdSP Mar Ligure Orientale
      - 11 Comuni complessivamente
        - 2 Regioni coinvolte
  - Regione Lombardia
  - Regione Emilia Romagna
  - Regione Toscana
  - Friuli-Venezia-Giulia
  - Lazio

ZLS	Totale comuni ZLS	Comuni inclusi nella Carta degli aiuti regionali	Comuni esclusi
Veneto – Venezia-Rodigino	20	17	3
Toscana	9	5	4
Lombardia	18	6	12
Lazio	64	36	28
Friuli-Venezia Giulia	26	24	2
Emilia-Romagna	28	8	20

# ZLS in Italia – I diversi processi

ZLS	Metodo di individuazione delle aree	Attori coinvolti	Criteri principali
<b>Veneto – Porto di Venezia-Rodigino</b>	Mappatura GIS in due fasi (aree veneziane e rodigine) con vettorializzazione cartografica	Autorità di Sistema Portuale, Comuni, piani regolatori comunali	Connessione con porto, aree logistiche e produttive, disponibilità di superfici, accessibilità
<b>Toscana</b>	Individuazione vicino a nodi infrastrutturali principali	Regione Toscana, Autorità portuali, interporti, aeroporti, comuni	Vicinanza a porti, interporti e aeroporto; integrazione logistica
<b>Lombardia</b>	Consultazione pubblico-privata e proposta tecnica di delimitazione su due livelli	Regione, Province, Comuni, Camere di Commercio, imprese	Connessione con porti fluviali e aree produttive contigue
<b>Lazio</b>	Selezione dei comuni tramite indicatori economici e logistici	Gruppo di lavoro regionale	Presenza aree industriali, imprese port-related, internazionalizzazione, densità imprenditoriale
<b>Liguria (2 ZLS)</b>	Processo di individuazione condiviso tra Enti pubblici e operatori privati	Enti locali, Operatori, Capitaneria, struttura commissariale Ponte Morandi	Conformità urbanistica e coerenza attività e funzione produttiva / logistica
<b>Friuli-Venezia Giulia</b>	Processo di consultazione con stakeholder territoriali	Regione, comuni, porti, interporti, consorzi industriali, università	Collegamento con sistema logistico, aree industriali esistenti, corridoi europei
<b>Emilia-Romagna</b>	Analisi delle aree tramite due livelli di priorità	Regione e stakeholder locali	Connessione con porto di Ravenna, distanza da nodi intermodali, presenza imprese port-related

# Step 2: Analisi territoriale preliminare

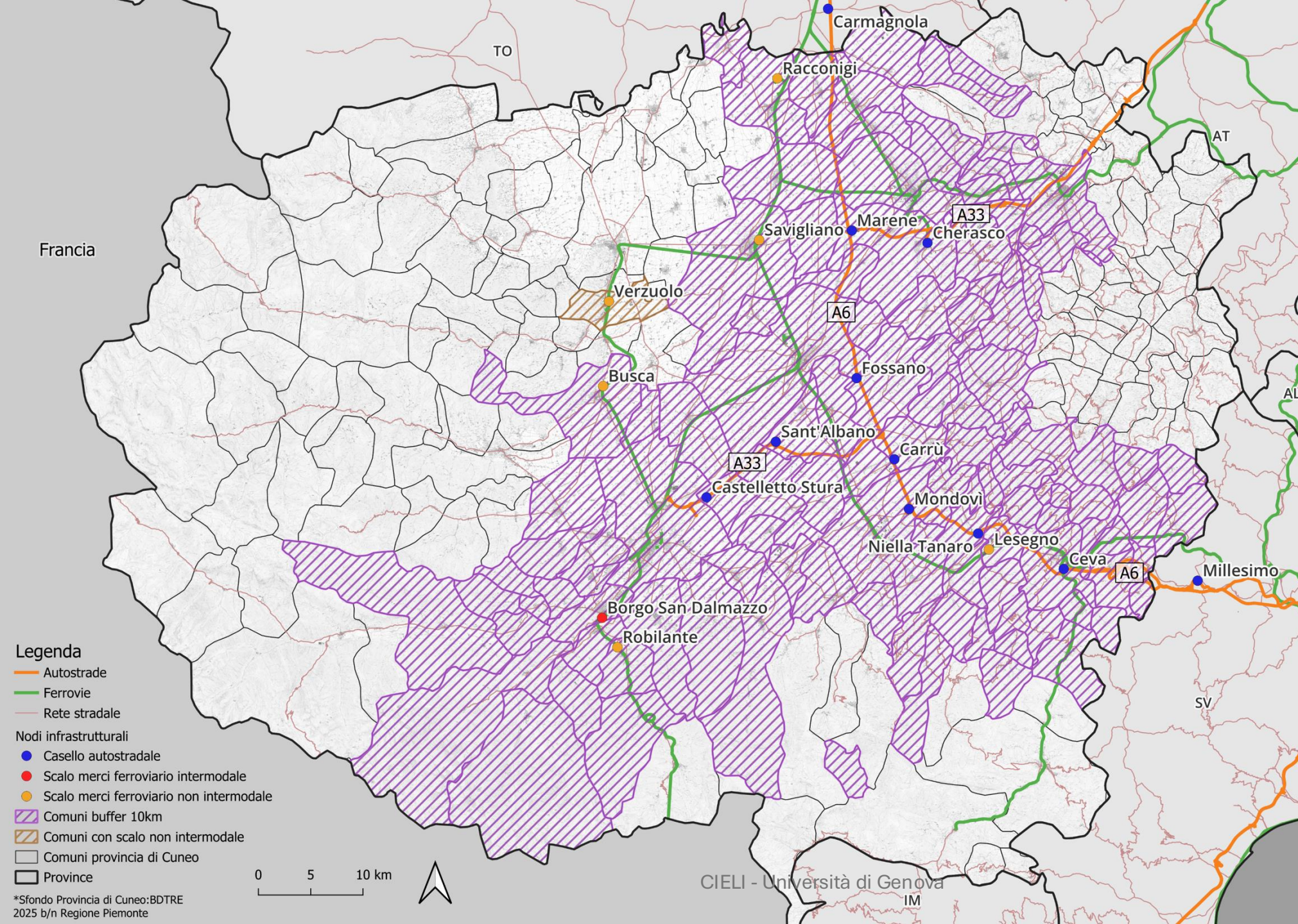
- L'analisi iniziale si è concentrata a ricostruire il territorio oggetto dell'intervento e verificare i vincoli del bando precedente
  - Rete stradale e ferroviaria:
    - Rielaborazione di dati OpenStreetMap
  - Confini amministrativi
    - Istat
  - Aree produttive:
    - Geoportale Piemonte
      - Mosaicatura PRG (Piani Regolatori Generali) – Storico (2018) – Prov. Cuneo
  - Sfondo cartografico:
    - Geoportale Piemonte
      - BDTRE - SFONDO CARTOGRAFICO REGIONE PIEMONTE B/N

Problema di definizioni, ad es. casello o uscita autostradale?

Comuni a  
distanza aerea  
di 10km da  
Caselli e Scali  
ferroviari  
intermodali

119 Comuni  
potenziali

1

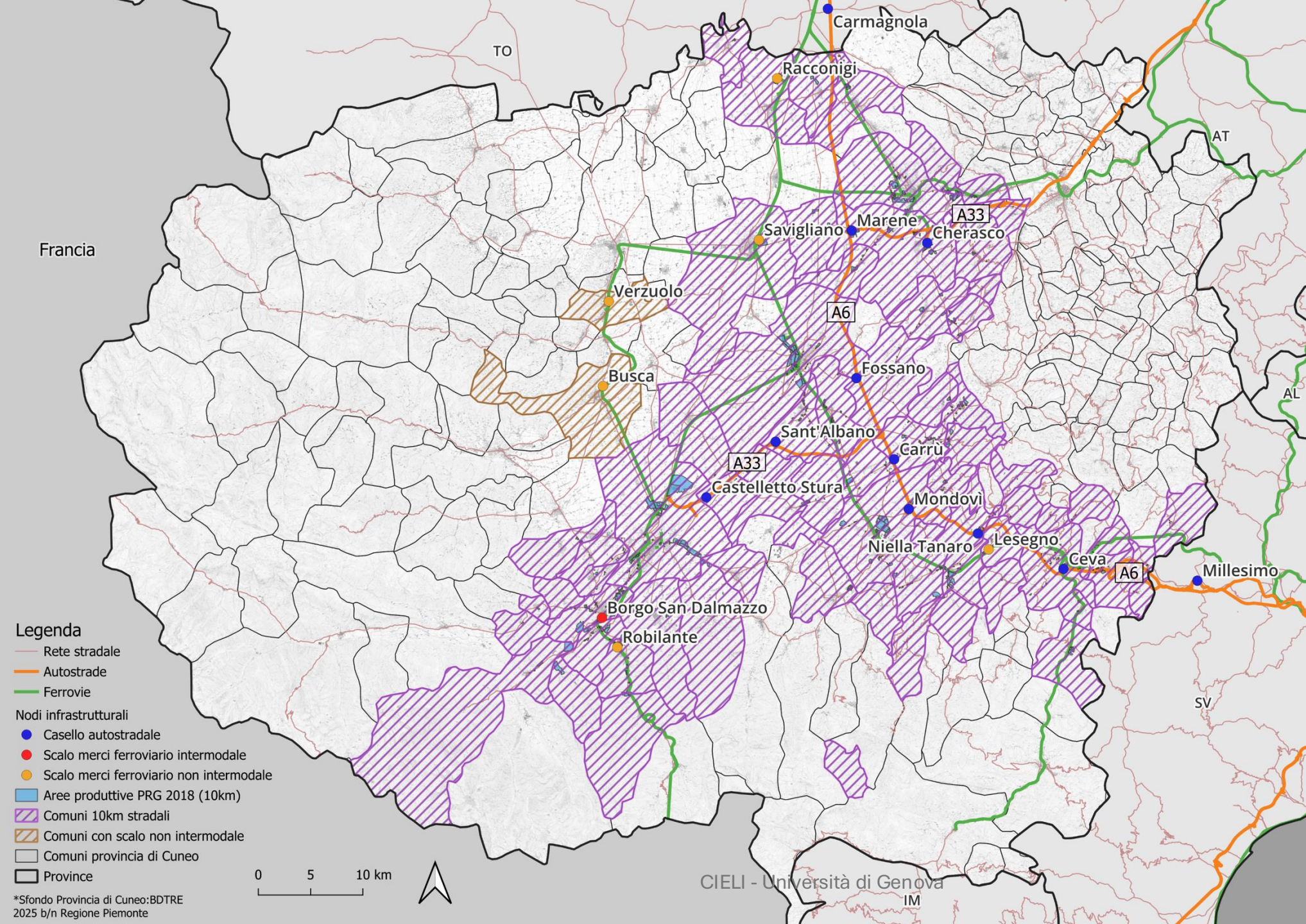


\*Sfondo Provincia di Cuneo:BDTRE 2025 b/n Regione Piemonte

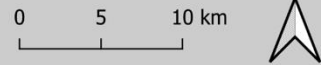
Comuni con  
 aree produttive  
 (PRG 2018) a  
 distanza  
 stradale di 10km  
 da Caselli e  
 Scali ferroviari  
 intermodali

74 Comuni  
 potenziali

4



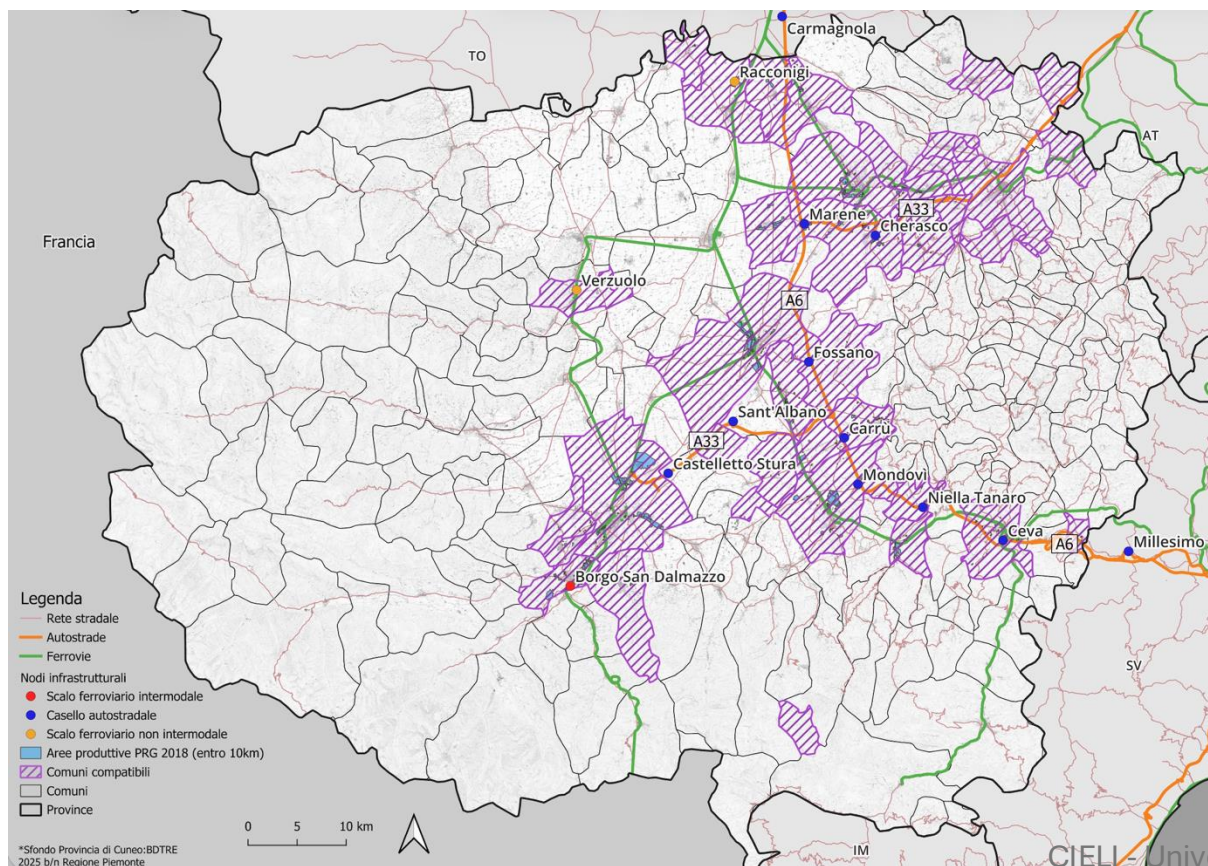
- Legenda**
- Rete stradale
  - Autostrade
  - Ferrovie
  - Nodi infrastrutturali**
  - Casello autostradale
  - Scalo merci ferroviario intermodale
  - Scalo merci ferroviario non intermodale
  - Aree produttive PRG 2018 (10km)
  - Comuni 10km stradali
  - Comuni con scalo non intermodale
  - Comuni provincia di Cuneo
  - Province



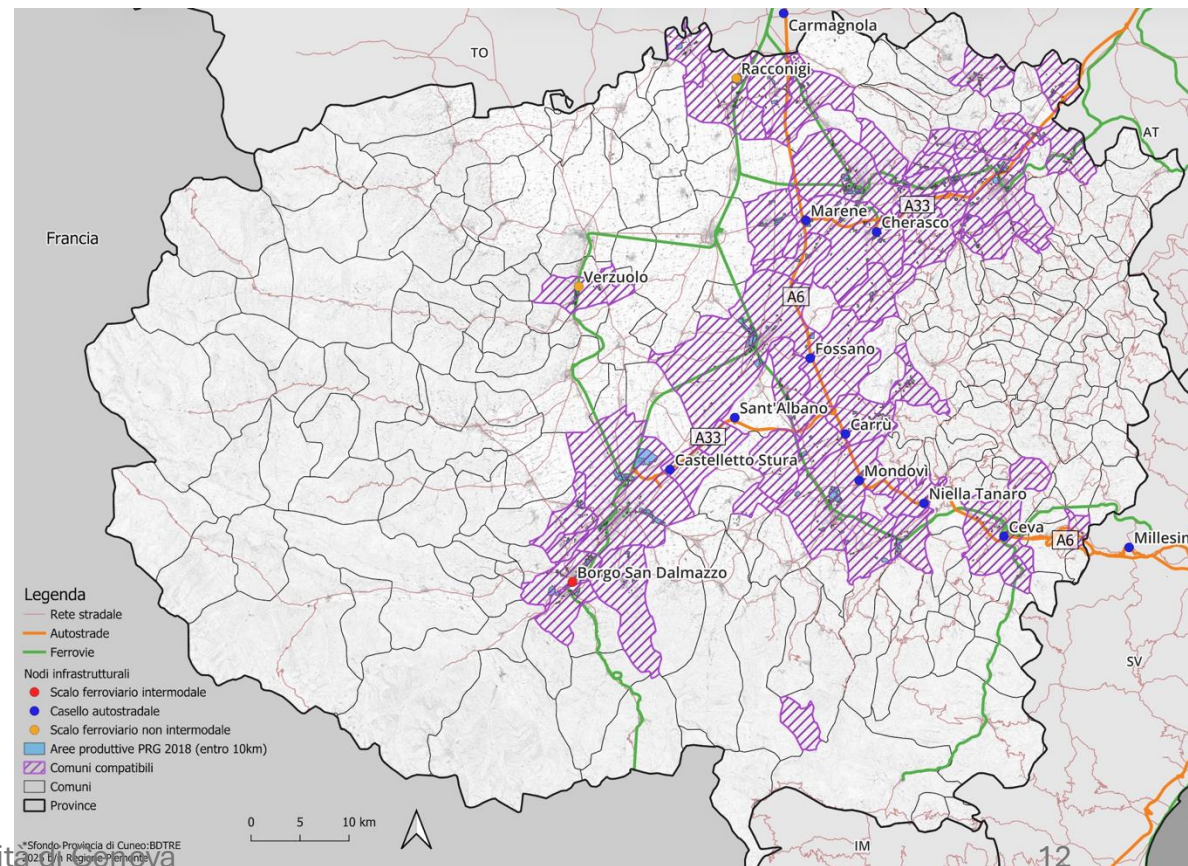
\*Sfondo Provincia di Cuneo:BDTRE 2025 b/n Regione Piemonte

# La 5° interazione – concordanza tra dimensione aziendale, logistica, funzione

## Coerenza con Ateco



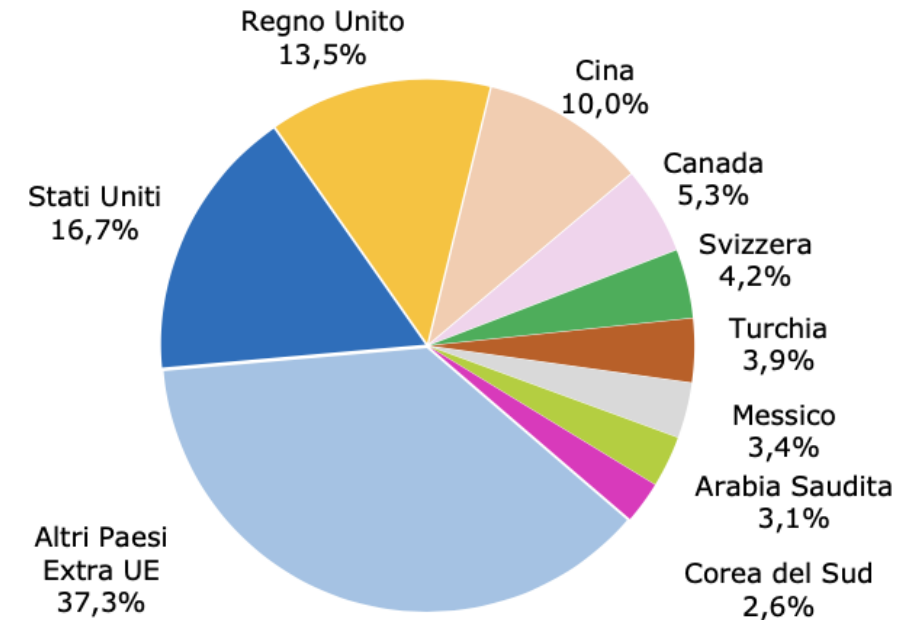
## Employee >50



# Perchè una ZLS?

- Stando ai dati ISTAT (2025) e del rapporto annuale di CCIAA (2024):
  - Provincia di Cuneo genera più di 23 Mld € di PIL annuo
    - 27% collegato all'industria
    - Difficoltà competitiva con tendenza di lungo peric nel mantenimento del tessuto industriale caratterizzante il territorio
      - 60k imprese (sedi) nel territorio e più di 80k aziende localizzate
      - Crescita tendenziale nelle società di capitale
  - Export tendenziale in crescita (a più di 11 Mld €)
    - Tendenzialmente intra-UE (media superiore a 60% nell'ultimo triennio)
    - Principali prodotti: Alimentare, Trasporto, Macchinari
  - Importazioni in tendenziale crescita (circa 5 Mld €)

**Composizione dell'export cuneese verso i Paesi extra Ue-27 post Brexit Anno 2024\***



Fonte: Elaborazione Camera di commercio di Cuneo su dati Istat

# STEP 3: Identificazione economico-funzionale

- Valutazione struttura economica:
  - Svolta per ATECO (AIDA)
  - Cooperazione con TRAIL per dati bilancio
- 65 Imprese con fatturato estero, meno semplice l'identificazione di import/export fisici



# Il vero motivo dell'incontro

- Circolazione survey per individuazione stato mercato e potenziale interesse
  - Ass TRAIL e CCIAA Cuneo faciliteranno la somministrazione della survey tramite link a comuni e aziende
- Raccolta feedback e potenziale interesse
  - @comuni e @aziende: contattateci se immaginate un percorso di risposta al potenziale bando
- Interviste e preparazione schede di supporto a candidatura
  - Sulla base di survey e vostri input

# Discussione

Grazie per l'attenzione

[fabio.cremaschini@edu.unige.it](mailto:fabio.cremaschini@edu.unige.it)

[alessio.tei@unige.it](mailto:alessio.tei@unige.it)