



# **PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI UNA ZONA ECONOMICA SPECIALE IN REGIONE CAMPANIA**

***DOCUMENTO DI BASE***

*dicembre 2016*

|                                                                                                  |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <u>I Parte</u> .....                                                                             | 4   |
| I criteri generali ordinatori .....                                                              | 4   |
| 1. Proposta di istituzione della Zona Economica Speciale .....                                   | 4   |
| 2. Caratteristiche e amministrazione della Zona Economica Speciale .....                         | 5   |
| 3. Regime fiscale .....                                                                          | 6   |
| 4. Durata del regime fiscale agevolato per la fase di sperimentazione .....                      | 7   |
| 5. Misure speciali per l'attrazione degli investimenti .....                                     | 7   |
| 6. Verifica periodica .....                                                                      | 8   |
| 7. Le specifiche delle aree ricadenti nella Zona Economica Speciale della Regione Campania ..... | 8   |
| <u>II Parte</u> .....                                                                            | 9   |
| LE AREE DELLA SPERIMENTAZIONE – I FASE .....                                                     | 9   |
| a. Il Porto di Napoli .....                                                                      | 9   |
| b. Le aree retroportuali di Napoli.....                                                          | 10  |
| b.1 Le aree a vocazione industriale di Napoli Est.....                                           | 10  |
| b.2 L'Interporto di Marcianise e l'area Asi di Marcianise .....                                  | 11  |
| b.3 L'Interporto di Nola e l'area Asi di Nola - Acerra.....                                      | 12  |
| b.4 Il Porto di Castellammare di Stabia e l'area industriale di Castellammare.....               | 13  |
| c. L'area di Bagnoli e l'area ex Nato.....                                                       | 14  |
| d. Il Porto di Salerno .....                                                                     | 15  |
| e. Le aree retroportuali di Salerno .....                                                        | 15  |
| e.1 La zona industriale di Salerno e l'area industriale dell'Agro Nocerino-Sarnese .....         | 15  |
| e.2 L'area industriale e logistica di Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli .....                   | 18  |
| f. L'area industriale e Logistica di Valle Ufita.....                                            | 19  |
| <u>III Parte</u> .....                                                                           | 20  |
| LE AREE DELLA ESPANSIONE - II FASE .....                                                         | 20  |
| a. L'area di Contrada Olivola/Roseto (Benevento).....                                            | 20  |
| b. L'area industriale di Aversa Nord, Arzano e Caivano .....                                     | 20  |
| c. L'area industriale della Valle dell'Irno, Fisciano, Mercato San Severino.....                 | 211 |
| d. L'area industriale di Pianodardine.....                                                       | 22  |
| e. L'area industriale di Calaggio.....                                                           | 23  |
| <u>IV Parte</u> .....                                                                            | 24  |
| Le misure di sostegno per la Zona Economica Speciale.....                                        | 24  |
| La semplificazione normativa e amministrativa, le liberalizzazioni.....                          | 24  |
| Lo Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (S.U.R.A.P.).....                        | 25  |
| Le iniziative a sostegno delle attività produttive .....                                         | 26  |

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Le iniziative a sostegno delle infrastrutture.....                                    | 27 |
| <u>V Parte</u> .....                                                                  | 30 |
| Relazione di accompagnamento .....                                                    | 30 |
| Premessa .....                                                                        | 30 |
| Tipologie di Zona Economica Speciale .....                                            | 31 |
| Il caso di Madeira (Portogallo) .....                                                 | 32 |
| Il caso delle <i>special economic zone</i> in Lettonia.....                           | 32 |
| I disegni di legge già presentati per la istituzione di Zona Economica Speciale ..... | 34 |
| Il quadro normativo per la istituzione di una Zona Economica Speciale .....           | 35 |
| Focus imposte dirette .....                                                           | 38 |
| Focus oneri doganali.....                                                             | 40 |
| Focus costo del lavoro .....                                                          | 41 |
| Focus incentivi.....                                                                  | 42 |

# **I Parte**

## **I criteri generali ordinatori**

### **1. Proposta di istituzione della Zona Economica Speciale**

1. Nell'ambito della sperimentazione avviata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri la Regione Campania, in attuazione del Patto per lo Sviluppo della Campania, propone l'istituzione della Zona Economica Speciale nelle aree dei Porti e dei retroporti di Napoli e di Salerno, nonché nell'area di Bagnoli come di seguito specificato. A valle della sperimentazione saranno misurati i risultati raggiunti, con l'obiettivo di determinare i correttivi eventualmente necessari per aggiornare la regolamentazione e passare ad una fase di regime della Zona Economica Speciale.

2. Il perimetro della Zona Economica Speciale comprende inizialmente le seguenti aree:

- il demanio portuale e le aree retroportuali di Napoli, con i territori a vocazione industriale di Napoli-Est;
- la direttrice che parte dal Porto di Napoli e comprende gli interporti di Marciánise e di Nola con le proprie estensioni di sviluppo nelle relative aree ASI di Caserta e Napoli;
- l'Area di Bagnoli e della ex Nato;
- il demanio portuale di Castellammare con le proprie estensioni di sviluppo nella relativa area industriale;
- il demanio portuale e le aree retroportuali di Salerno, con l'agglomerato industriale di Salerno e l'area industriale dell'agro nocerino-sarnese;
- la direttrice che va dal Porto di Salerno verso le aree industriali e logistiche di Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli;
- l'area industriale e logistica della Valle Ufita.

3. In una fase successiva di espansione, anche sulla base dei risultati della sperimentazione, saranno inclusi:

- l'area industriale di Contrada Olivola/Roseto (Benevento);
- l'area industriale di Aversa Nord, Arzano e Caivano;
- l'area industriale della Valle dell'Irno (Fisciano, Mercato San Severino);
- l'area industriale di Pianodardine;
- l'area industriale di Calaggio.

4. Successivamente all'istituzione della ZES, connessa al negoziato del Governo con la Commissione UE e al provvedimento di legge nazionale, la Regione Campania concorderà con gli organi centrali le modalità per la fruizione delle misure fiscali ed agevolative previste per la ZES. In particolare si tratterà di:

- a) individuare le categorie di imprese, il valore minimo degli investimenti e le spese ammissibili all'agevolazione, la misura e la natura finanziaria delle agevolazioni concedibili nei limiti consentiti dalla vigente normativa comunitaria, i criteri di valutazione dell'istanza di ammissione all'agevolazione;
- b) stabilire le modalità di cooperazione tra i Ministeri coinvolti, la Regione e gli altri enti locali interessati, ai fini della gestione delle azioni consequenziali, con

particolare riferimento alla programmazione e realizzazione degli eventuali interventi infrastrutturali complementari e funzionali alla Zona Economica Speciale;

- c) disciplinare una procedura accelerata che preveda la possibilità per la Regione Campania e l'Autorità di Sistema Portuale del Medio Tirreno di chiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dello Sviluppo Economico l'indizione di conferenze di servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii (DLgs n.127 del 30/06/2016 "Norme per il riordino della disciplina in materia di conferenza di servizi, in attuazione dell'articolo 2 della legge 7 agosto 2015, n.124");
- d) prevedere, nei limiti dei massimali statuiti dalla normativa comunitaria, la cumulabilità delle agevolazioni con i benefici fiscali.

## **2. Caratteristiche e amministrazione della Zona Economica Speciale**

1. Nella Zona Economica Speciale verranno ammesse aziende esercitanti attività di natura industriale, commerciale, artigianale o di natura logistico-distributiva, nonché imprese di servizi.

2. All'interno della Zona Economica Speciale non potranno essere comunque consentiti insediamenti o unità produttive o di trasformazione delle merci il cui ciclo di lavorazione sia in contrasto con le disposizioni vigenti in materia di tutela ambientale o di salvaguardia del territorio. Sono espressamente vietate: a) la produzione e lo stoccaggio di materiali radioattivi; b) la produzione di sostanze chimiche che possono avere un impatto negativo sull'ambiente; c) la fabbricazione di armi; d) la produzione di tabacco; e) la produzione di alcolici.

3. Le nuove imprese che si insedieranno nella Zona Economica Speciale dovranno operare in piena armonia con la normativa comunitaria, con la legge italiana e con gli specifici regolamenti e normative previsti per il funzionamento della Zona Economica Speciale. Le imprese già presenti nel territorio al momento della costituzione giuridica della Zona Economica Speciale sono registrate come aziende della Zona Economica Speciale e quindi assimilate alle nuove imprese, fatta eccezione per le agevolazioni fiscali.

4. L'amministrazione e la gestione della Zona Economica Speciale, ferme restando le competenze che le normative nazionale e comunitaria attribuiscono all'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, all'Autorità doganale o ad altre Autorità, saranno affidate ad una Società di gestione individuata ai sensi D.Lgs n. 175/2016 (Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica) nell'ambito della quale sarà garantita la presenza istituzionale delle amministrazioni coinvolte.

Al soggetto attuatore spetteranno varie funzioni tra cui:

- a) la realizzazione di un *business plan*;

- b) la definizione di procedure semplificate per l'insediamento di nuove imprese e la costituzione di un facilitatore per le imprese che funzioni da interfaccia con i potenziali investitori;
- c) la definizione dei requisiti amministrativi e tecnici necessari per la registrazione di una impresa nella Zona Economica Speciale;
- d) la definizione dei termini per la concessione o la vendita di aree coperte o scoperte per nuove iniziative;
- e) la lottizzazione dei terreni;
- f) la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture funzionali allo sviluppo dell'area;
- g) la progettazione e realizzazione di opere di pubblica utilità e servizi reali (trasporti, illuminazione, telecomunicazione, sicurezza);
- h) la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali;
- i) la supervisione amministrativa, ambientale e sanitaria;
- j) la definizione degli incentivi, degli sgravi e delle esenzioni di carattere fiscale e doganale a favore delle imprese insediate nella ZES;
- k) ogni altra attività finalizzata al buon funzionamento della Zona Economica Speciale;
- l) l'adozione di iniziative utili alla verifica costante del rispetto della normativa "unionale" in materia di divieto di cumulo degli aiuti di Stato, fra cui anche l'utilizzo del Registro Nazionale per gli aiuti di Stato.

### **3. Regime fiscale**

1. Le imprese che avvieranno una nuova attività economica nella Zona Economica Speciale nel periodo della sperimentazione, potranno fruire delle seguenti agevolazioni, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente:
  - a. esenzione dalle imposte sui redditi (IRES) per i primi 3 periodi di imposta. Per le PMI, definite ai sensi del Regolamento UE 651/2014, l'esenzione potrà essere estesa, a seguito di esito positivo delle verifiche periodiche di cui al paragrafo 6, anche per un congruo periodo successivo, nella misura del 50 per cento dell'importo dovuto;
  - b. esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) per i primi 3 periodi di imposta. Per le PMI, definite ai sensi del Regolamento UE 651/2014, l'esenzione potrà essere estesa, a seguito di esito positivo delle verifiche periodiche di cui al paragrafo 6, anche per un congruo periodo successivo, nella misura del 50 per cento dell'importo dovuto;
  - c. esenzione dall'IMU e dalla TARI per 3 anni per gli immobili posseduti dalle stesse imprese e utilizzati per l'esercizio delle nuove attività economiche;
  - d. riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a carico delle aziende per i primi 3 anni di attività nella misura del 100 per cento da determinare solo per i contratti a tempo indeterminato, o a tempo determinato per una durata non inferiore ai dodici mesi. Per un congruo periodo successivo, a seguito di esito positivo delle verifiche periodiche di cui al paragrafo 6, la riduzione sarà determinata nel 50 per cento.

2. Nella ZES, qualora sia istituita con legge una zona franca doganale interclusa, le imprese beneficiano degli incentivi doganali propri del predetto regime disciplinato dagli artt. 243-249 del Regolamento (UE) n. 952/2013 della Commissione del 9 ottobre 2013 – Codice Doganale dell'Unione (CDU).

3. Per le imprese già operative precedentemente alla istituzione della Zona Economica Speciale si propone che le agevolazioni fiscali applicabili siano quelle di cui alle lettere b) (IRAP) e d) (contributi sulle retribuzioni) e quelle di cui al comma 2 (IVA, dazi). Per quanto riguarda l'IRAP si propone che l'esenzione venga riconosciuta nella misura del 50 per cento.

Le PMI già presenti nella ZES, esse non devono essere collegate, controllate o controllanti imprese che superano uno dei parametri del Regolamento UE n. 651/2014, al fine di poter rientrare nella classificazione di PMI.

4. Il godimento dei suddetti benefici sarà soggetto alle seguenti limitazioni:

- a) le nuove imprese dovranno mantenere la loro attività per almeno 5 anni, pena la revoca retroattiva dei benefici concessi e goduti;
- b) almeno il 90 per cento delle nuove assunzioni da parte delle imprese deve riguardare lavoratori residenti nella Regione in cui è istituita la Zona Economica Speciale ;
- c) il beneficio fiscale complessivo (IRAP/IRES e Oneri sociali) sarà riconosciuto ad ogni impresa nei limiti del 40 per cento del fatturato di ciascun esercizio.

#### **4. Durata del regime fiscale agevolato per la fase di sperimentazione**

Le agevolazioni indicate al paragrafo 3 saranno applicate nel periodo della sperimentazione.

Il regime di agevolazione sarà prorogato sulla base delle verifiche periodiche.

#### **5. Misure speciali per l'attrazione degli investimenti**

Per favorire l'attrazione degli investimenti e la realizzazione di progetti di sviluppo di impresa nelle Zona Economica Speciale, in conformità con le disposizioni del nuovo regolamento (UE) n. 651/2014, valide per il periodo 2014 – 2020, saranno determinati, in raccordo con gli organi centrali, i criteri, le condizioni e le modalità per la concessione di agevolazioni finanziarie a sostegno degli investimenti privati e per la realizzazione di interventi ad essi complementari e funzionali.

A tal proposito si segnala che la Regione Campania ha messo a punto una serie di misure volte a favorire lo sviluppo imprenditoriale dell'intero territorio campano che andranno ad amplificare l'effetto moltiplicatore degli interventi specifici che verranno previsti per le ZES.

Trattasi di misure in parte già avviate concernenti la decontribuzione dei nuovi assunti, il credito di imposta agli investimenti, l'efficientamento energetico, l'infrastrutturazione delle Aree Pip, il cofinanziamento di Contratti di Sviluppo nonché di altre misure in corso di perfezionamento.

Per approfondimenti, si rinvia alle "Iniziative a sostegno delle attività produttive" riportate nella IV Parte del presente documento.

## **6. Verifica periodica**

L'efficacia sulle misure che verranno assunte con l'attuazione della Zona Economica Speciale sarà annualmente valutata con una relazione congiunta che il soggetto attuatore e l'Autorità Portuale di Sistema del Tirreno Centrale dovranno presentare al Ministero dello Sviluppo economico ed al Ministero delle infrastrutture e trasporti, al fine di analizzare l'impatto delle azioni intraprese e consentire di migliorarne nel tempo la gestione.

La verifica dell'efficacia degli interventi adottati sarà eseguita dagli Organi competenti e dalla Commissione europea al secondo anno ed alla fine della sperimentazione, sulla base di indicatori predefiniti come:

- a. imprese insediate;
- b. occupazione creata;
- c. volume d'affari;
- d. entità dei benefici a consuntivo.

L'esito di tal verifica costituirà la premessa per l'avvio della seconda fase della Zona Economica Speciale.

## **7. Le specifiche delle aree ricadenti nella Zona Economica Speciale della Regione Campania**

Per assumere efficacia ed effettività il perimetro della Zona Economica Speciale deve corrispondere ad obiettivi di intervento industriale che siano in grado di generare occupazione ed attrattività di investimenti produttivi in termini concreti, mettendo il territorio prescelto nella condizione di essere connesso con il sistema dell'economia globale in modo adeguato.

Per tale ragione, anche in coerenza con la recente riforma della portualità nazionale, vengono prescelte innanzitutto le aree dei Porti di Napoli, di Castellammare e di Salerno, che sono gestite in modo unitario mediante l'Autorità Portuale di Sistema del Tirreno Centrale.

Segue una disamina delle singole aree individuate.

## **II Parte**

### **LE AREE DELLA SPERIMENTAZIONE – I FASE**

#### **a. Il Porto di Napoli**

Il Porto di Napoli deve necessariamente essere considerato come uno snodo di origine e destinazione di una più ampia rete della portualità regionale e della logistica campana nel contesto nazionale e del bacino del Mediterraneo, in linea con il Programma Nazionale delle Infrastrutture Strategiche (ed. 2012) che evidenzia, tra le altre, la chiara ed esplicita forza del quadro programmatico delle Reti TEN – T a valle della decisione del Consiglio dei Trasporti della Unione Europea del 22 marzo 2012 ed una grande attenzione alla tematica portuale in quanto forza determinante per la crescita e lo sviluppo.

Coerentemente con il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica, deve essere realizzato un processo di consolidamento e di specializzazione delle piattaforme logistiche, integrando porti ed interporti per assicurare la crescita della intermodalità. La competitività del sistema manifatturiero nazionale dipende anche dalla capacità di assicurare performance logistiche adeguate, capaci di mettere in campo una rete di connessioni che, per frequenza e qualità del servizio erogato, sia in grado di accorciare la distanza tra luoghi di produzione e luoghi di consumo.

A tal fine andranno evitate le competizioni distruttive tra porti limitrofi, mentre andranno valorizzate le competenze distintive e le specializzazioni integrative. Tra porto di Napoli e porto di Salerno, proprio in chiave di costruzione della ZES, potranno essere messe in campo azioni per stringere una maglia di connessioni tra manifattura e logistica che nel corso del tempo si è perduta, consentendo ad entrambi i porti del sistema campano di giocare un ruolo di sviluppo e di crescita per l'economia nel suo insieme.

Castellamare, in questo ambito, gioca un ruolo rilevante sia per la sua tradizione cantieristica, che deve essere rivitalizzata, sia per i collegamenti che possono essere attivati tra porto ed area industriale dell'agro nocerino-sarnese.

Insomma, proprio attraverso lo strumento di accelerazione industriale della ZES si favorisce la specializzazione e l'integrazione del sistema portuale campano con le aree retroportuali e con quelle industriali, generando per questa via un volano virtuoso di ripresa economica, soprattutto perché costruisce una maglia intersettoriale di connessioni.

Il porto di Napoli è già dotato di aree retroportuali ed industriali che devono essere messe a sistema, evitando quella competizione a somma negativa che ha caratterizzato i passati decenni. Si tratta quindi di favorire la formazione di economie di scala e di scopo che siano in grado di generare valore aggiunto.

## **b. Le aree retroportuali di Napoli**

### **b.1 Le aree a vocazione industriale di Napoli Est**

La gran parte delle aree di pertinenza dell'Autorità Portuale di Napoli sono attualmente classificate dalla Variante generale al PRG (variante al PRG di Napoli per il centro storico, la zona orientale, la zona nord-occidentale, dpgc n. 323/11 giugno 2004) come zone omogenee A, sottozone Ac – Porto Storico. In particolare, l'area di Napoli – Est si distingue per una caratterizzazione “prevalentemente produttiva” di parte del territorio, ove si concentrano diversi poli industriali e per una “polverizzazione” delle attività all'esterno di tale concentrazione. Nell'area “prevalentemente produttiva” si registra la presenza di 666 unità locali con 13.135 addetti.

In tale area vi è la presenza di una varietà di poli produttivi:

- polo delle lavorazioni meccaniche, con circa 150 unità locali e 6.203 addetti;
- polo petrolifero ed energetico, con circa 44 unità locali e 1.333 addetti;
- polo dell'abbigliamento e degli alimentari, con circa 75 unità locali e 1.211 addetti;
- polo delle lavorazioni della carta, legno, plastica e varie, con circa 94 unità locali con 976 addetti;
- polo delle trasformazioni di materiale ferroso, con circa 40 unità locali e 1.183 addetti;
- polo delle attività di commercio all'ingrosso, con circa 263 unità locali e 2.229 addetti;
- polo High Tech con circa 3.600 unità lavorative.

In totale si misura una concentrazione di addetti nella meccanica pari al 37%, nel commercio all'ingrosso pari al 18% e nel legno-cartoplastica pari al 14%. In tale area si distinguono geograficamente tre sub-zone, rispetto alle quali è possibile evidenziare una cospicua presenza di aziende a ridotte dimensioni con meno di 10 addetti:

- l'area nord, di 345 ettari, con attività del settore energetico e petrolifero, meccanico e trasportistico e la presenza di alcune attività dismesse;
- l'area di Gianturco, di 175 ettari, con attività di piccole e medie aziende operanti in diversi settori e con il 50% di aree dismesse e i depositi di container;
- l'area sud di Pazzigno, di 200 ettari, con attività del polo commerciale, meccanico e lavorazione materiali ferrosi, insieme alla fascia litoranea di S. Giovanni a Teduccio – Vigliena (di circa 100 ettari, dalla darsena Petroli a Pietrarsa), dove sono ubicati gli insediamenti dismessi dell'industria alimentare e metalmeccanica.

Un'ultima notazione riguarda l'istituzione, nel 2013, di una Zona Franca Urbana, a Napoli-Est, a cavallo delle aree di centro storico e quella orientale, ai sensi della legge 266/97, così come individuata con Decreto Interministeriale del 10 aprile 2013.

## b.2 L'Interporto di Marcianise e l'area Asi di Marcianise

L'Interporto Sud Europa è lo snodo logistico strategico dei flussi di merci tra l'Italia del Sud e l'Italia del Nord, e tra il Far East, il Mediterraneo e l'Europa centro-settentrionale grazie alla sua collocazione geografica e alla sua funzione nell'ambito dei trasporti nazionali ed internazionali. Collocato a 20 km a Nord di Napoli, a 4 km da Caserta (situato nei comuni di Maddaloni e Marcianise), si posiziona nel baricentro dell'area campana, si sviluppa su una superficie di oltre 4 milioni di metri quadri, cui si aggiungono gli oltre 2 milioni della stazione merci di R.F.I. E' inoltre presente al porto di Napoli dove è il gestore del terminal ferroviario creando così un unico con la struttura retroportuale.

Dimensione attuale:

- 630.000 mq di capannoni (330.000 mq già realizzati) per la movimentazione, lo stoccaggio, la prima lavorazione e la trasformazione di merci, anche in regime di freddo.
- 1.200.000 mq di piazzali attrezzati e di accosto ai capannoni
- 24.000 mq di uffici.

Ampliamento:

E' previsto un incremento, in una prima fase di circa 2 milioni di mq (circa 700.000 mq coperti) e, successivamente, il raddoppio dell'area di Acerra (+ 7 milioni di mq).

Infrastrutture ed accessi:

- A1 Milano-Napoli (uscita Caserta Sud);
- A30 Caserta-Salerno-Reggio Calabria (uscita Interporto Sud Europa, in fase di realizzazione);
- collegamento ferroviario diretto con adiacente scalo merci;
- raccordo con il confinante scalo merci RFI di Marcianise-Maddaloni, su una superficie di circa 2 milioni di mq.

| DESCRIZIONE                                   | TOTALE INTERPORTO |                          |
|-----------------------------------------------|-------------------|--------------------------|
|                                               | Superficie (mq.)  | Superficie coperta (mq.) |
| Area Di Intervento Totale                     | 13.625.487        | 0                        |
| Dest. Produttiva Interporto                   | 7.390.453         | 3.548.152                |
| A Servizio Produtt. D9 (Piazzali Intermodali) | 1.124.798         | 212.399                  |
| Totale Produttivo                             | 8.515.252         | 3.760.551                |
| Dest. Direzionale/Residenziale                | 833.551           | 416.776                  |
| Dest. Commerciale                             | 809.173           | 404.587                  |
| Dest. Alberghiera                             | 176.636           | 88.318                   |
| Attrezzature Pubb. F10                        | 57.558            | 28.779                   |
| <b>Totale Edificabile</b>                     | <b>10.392.170</b> | <b>5.121.418</b>         |

Gli ampliamenti pianificati porteranno l'area complessiva ad oltre 14 milioni di metri quadri.

### **b.3 L'Interporto di Nola e l'area Asi di Nola - Acerra**

E' parte integrante di un distretto logistico-distributivo di 5 milioni di mq che ospita circa 1.000 aziende, di cui fanno parte anche il CIS (centro di distribuzione commerciale) ed il Vulcano Buono (shopping center).

L'Interporto di Nola è gestito dalla Interporto Campano S.p.A., società concessionaria della Regione Campania anche per la progettazione e la realizzazione.

Le aree di business operativo sono presidiate da società controllate:

- TIN SpA (Terminal intermodale);
- Nola Reefer Terminal (Polo del freddo);
- ISC spa (Trasporto ferroviario);

E' un sistema completo di servizi alle merci ed alle persone. Uno dei principali servizi offerti alle imprese è la sicurezza: l'intera area è recintata e videosorvegliata. All'interno è presente la Dogana.

All'interno sono insediate aziende che si occupano di trasporto e logistica e magazzini logistici di aziende manifatturiere.

- La superficie complessiva è pari a 1.700.000 mq
- Le superfici coperte sono pari a circa 530.000 mq

Aree di sviluppo interne

Esistono ancora aree da sviluppare pari ad una superficie di circa 25.000 mq di magazzini.

Ampliamento

Il Progetto di ampliamento si sviluppa su una superficie complessiva di circa 800.000 mq. di cui:

- 500 mila mq per attività di logistica, a ridosso delle officine Alstom dei treni NTV;
- 100 mila mq destinata a Zona Franca.

Infrastrutture di collegamento esistenti

L'intera area interportuale è servita da infrastrutture ferroviarie e stradali che la mettono, in via primaria, in connessione con i porti di Napoli e Salerno.

1. L'Interporto, che è dotato di una stazione ferroviaria interna elettrificata, è connesso alla rete ferroviaria nazionale mediante un "tronchino" di collegamento sulla linea Nola-Cancello. La stazione è direttamente collegata al terminal intermodale.
2. La rete viaria interna, di circa 30 Km, è connessa, attraverso un accesso comune a tutto il distretto, all'asse viario Nola-Villa Literno e, tramite esso, a 2 km al casello autostradale "Nola" con le autostrade A30 (Caserta-Salerno) e A16 (Napoli-Bari).

Possibili fattori sviluppo

- Potenziamento della capacità ferroviaria delle banchine porto di Napoli e allungamento dei binari del terminal portuale a 750 mt.

- Interramento della rete ferroviaria di collegamento tra porto e stazione ferroviaria “Napoli Traccia” con l’eliminazione dell’attuale attraversamento cittadino.
- Potenziamento della lunghezza binari della stazione ferroviaria “Napoli Traccia” a 750 mt.
- Potenziamento della rete, con implementazione collegamento da sud all’Interporto di Nola
- Completamento Grande viabilità Interporto con accesso diretto alle autostrade.

L’agglomerato industriale di Nola occupa una superficie complessiva pari a 6.491.569 mq, di cui 3.961.370 destinati a lotti industriali, con un numero di imprese insediate ed operative pari a 83, compresi CIS ed Interporto Campano.

E’ previsto un ulteriore ampliamento dell’agglomerato industriale superiore ad 1 milione di mq da destinare ad insediamenti industriali, con una superficie già assegnata pari a 981.000 mq, 79 aziende assegnatarie (tra nuovi stabilimenti ed ampliamenti degli esistenti) con previsioni di investimento pari a circa 282 milioni di euro e nuova occupazione prevista superiore ai 900 addetti.

Le aziende presenti operano nei settori aerospace, moda, alimentare, logistica quali settori prevalenti dell’area distretto.

#### *L'area Asi di Pomigliano*

L'area industriale di Pomigliano d'Arco insiste essenzialmente intorno allo stabilimento automobilistico ex Alfasud ora FCA-FIAT auto; vi sono inoltre uno stabilimento Aeritalia e numerose piccole imprese anche di rilevante importanza in settori all'avanguardia, quali la meccanica di precisione e l'aerospazio. Sono presenti circa 152 aziende manifatturiere con 1889 addetti.

#### *L'area ASI di Acerra*

L'area è caratterizzata da una complessa situazione di crisi produttiva ed occupazionale. L'Accordo di Programma siglato nel 2005, quale strumento di attuazione di interventi complessi per dare alle attività concomitanti dei diversi soggetti una finalizzazione unitaria ed una regolazione concordata non ha conseguito i risultati auspicati. La Regione Campania intendeva porre le basi per l’attuazione del “parco industriale”, destinato ad ospitare insediamenti produttivi di PMI che avrebbero potuto assorbire gli esuberanti derivanti dall’ammodernamento dello stabilimento di Acerra della NGP Spa.

L'area è fortemente infrastrutturata e offre significative opportunità di insediamento.

### **b.4 Il Porto di Castellammare di Stabia e l’area industriale di Castellammare**

Il Porto di Castellammare di Stabia è una delle aree portuali più attive della costa campana, che si estende su uno specchio d'acqua di 420.000 m<sup>2</sup>. Il porto viene utilizzato per scopi commerciali e di trasporto, da pescherecci e da imbarcazioni turistiche, oltre che dai cantieri navali ed è il terzo porto più grande della Campania dopo quello di Napoli e Salerno ed il quarto della regione per movimento merci dopo Napoli, Salerno e Torre Annunziata.

La zona commerciale del porto di Castellammare di Stabia è quella che occupa la superficie maggiore ed è composta da una banchina lungo la costa, più due moli sul mare.

All'interno del porto vi è una piccola zona dedicata al trasporto marittimo: partono infatti traghetti e aliscafi per Capri, Ischia, Isole Pontine. Dal 2008, le navi da crociera di stazza più piccola fanno scalo a Castellammare di Stabia, invece che a Napoli.

La zona nord del porto, presso l'Acqua della Madonna, viene usata sia dalle piccole imbarcazioni dei pescatori locali che da pescherecci di modeste dimensioni.

L'area sud del porto viene utilizzata da piccole imbarcazioni private, specie di locali: le imbarcazioni più grandi vengono invece attraccate alle banchine del nuovo porto turistico Marina di Stabia.

Data la grande importanza commerciale che il porto aveva un tempo, al suo interno venne costruita anche una stazione marittima, Castellammare Marittima, collegata alla linea ferroviaria Torre Annunziata - Gragnano, tramite un raccordo.

Per l'area industriale Asi è previsto un piano di riqualificazione atto a far fiorire la zona liberandola dai vincoli esistenti ed attraendo gli imprenditori locali.

### **c. L'area di Bagnoli e l'area ex Nato**

Il Decreto Legge 19 giugno 2015, n. 78 convertito con modificazione dalla Legge 6 agosto 2015, n. 125, ha modificato la disciplina prevista per la bonifica ambientale e la rigenerazione urbana delle aree di rilevante interesse nazionale – comprensorio Bagnoli-Coroglio, di cui all'art. 33 del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164 (Sblocca Italia) ed ha dichiarato il comprensorio di Bagnoli-Coroglio, Comune di Napoli, area di rilevante interesse nazionale, individuando Invitalia quale soggetto attuatore del Programma di risanamento ambientale e rigenerazione urbana.

Invitalia, nel rispetto del cronoprogramma illustrato nella seduta della Cabina di Regia del 10 febbraio 2016, ha predisposto il programma di rigenerazione urbana e ha avviato le attività di caratterizzazione del sito.

Accanto alla strategica e prioritaria azione per la bonifica del sito, la sua rinascita sarà determinata dalla capacità di realizzare quelle infrastrutture che ne possano assicurare il collegamento efficiente con l'area metropolitana e dalla qualità degli insediamenti di riqualificazione urbana, che nel tempo si potranno progressivamente determinare quando si saranno realizzate le azioni primarie della bonifica e della infrastrutturazione.

L'istituzione della ZES a Bagnoli potrà consentire di usufruire delle misure indispensabili di finanziamento per il potenziamento della rete stradale, per il consolidamento ed il miglioramento dei servizi ferroviari, per l'integrazione tra reti della mobilità ed altre reti egualmente strategiche (telecomunicazioni, idrica, energetica).

Il soggetto attuatore ha avviato un dialogo con le istituzioni (Regione Campania e Comune di Napoli) per condividere il programma delle infrastrutture indispensabili alla realizzazione del progetto di valorizzazione. Le infrastrutture costituiscono il ponte necessario tra le attività di bonifica e gli interventi di riqualificazione. Senza un solido programma di miglioramento nella

efficienza e nella robustezza delle reti, non sarà possibile realizzare i risultati attesi di rilancio e di sviluppo di un'area così strategica per l'intero quadrante occidentale della città metropolitana di Napoli.

#### **d. Il Porto di Salerno**

Il Porto di Salerno, che ha conosciuto nel corso degli anni recenti uno sviluppo rilevante e si è caratterizzato come una delle realtà più dinamiche del Paese, soffre di limiti “fisici” rappresentati dalla sua localizzazione e dalla impossibilità di espandersi ulteriormente.

La crescita del Porto di Salerno è descritta in maniera dettagliata dai numeri disponibili che mostrano le performances del porto che ormai è una infrastruttura a servizio non solo della città e della provincia, ma di un territorio molto più ampio che tocca le altre provincie campane e le regioni più vicine.

In questo contesto si colloca l'individuazione di aree retroportuali a servizio del porto salernitano che possano consentire un'ulteriore crescita e nel contempo una maggiore efficacia ed efficienza dei servizi svolti a vantaggio, in primo luogo, delle attività industriali.

Il completamento atteso dei lavori di realizzazione della Porta Ovest, che alleggerirà il traffico da e per il porto, è coerente con questa impostazione.

L'obiettivo è di aumentare in maniera significativa il grado di attrattività del territorio consentendo alle imprese locali, e non solo, di attivare investimenti produttivi capaci di generare sviluppo e occupazione

Attualmente il Porto di Salerno è dotato di una superficie complessiva di piazzali operativi di 500.000 mq e sviluppa un profilo banchinato di 3.130 mq; le superfici a mare sono di 1.200.000 mq. La vigente variante al Piano Regolatore Portuale è del 1974.

I traffici portuali consolidati nel Porto di Salerno, da un punto di vista merceologico, possono essere ascritti a tre macro tipologie: container, rotabili (autoveicoli nuovi e autostrade del mare) e merci varie:

- a. area omogenea per merci varie: Molo 3 Gennaio e Banchina Ligea;
- b. area omogenea per container e merce refrigerata: Molo Trapezio, porzione Banchina Ligea;
- c. area omogenea per rotabili (autoveicoli ed autostrade del mare): Molo di Ponente, Banchina Rossa, porzione Molo Trapezio.

#### **e. Le aree retroportuali di Salerno**

##### **e.1 La zona industriale di Salerno e l'area industriale dell'Agro Nocerino-Sarnese**

I suoli ASI di Salerno sono interessati da una pluralità di insediamenti industriali, artigianali, commerciali e di servizi. L'estensione dell'area è complessivamente di circa 490 ettari,

posizionati sostanzialmente a confine con il Comune di Pontecagnano – Faiano. Le aree sono disposte in direzione nord/sud, con andamento pianeggiante e raggiungono la linea di costa.

La dotazione infrastrutturale ed il sistema viabilistico sono idonei rispetto alla destinazione. Per alcuni lotti è possibile anche riattivare il collegamento con la linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria, in quanto all'interno degli stessi sono presenti predisposizioni di binari che si collegavano con la rete principale.

Secondo una recente rilevazione del Consorzio è stata raggiunta una saturazione di circa l'85%, ma con grandi aree e fabbricati che necessitano di una riqualificazione e/o riconversione produttiva o addirittura di un vero e proprio re-insediamento produttivo.

Giova sottolineare come alcuni insediamenti stiano già funzionando parzialmente come aree di stoccaggio e movimentazione merci a servizio del porto e delle produzioni destinate all'esportazione via mare.

Le aree in questione, dunque, si presentano certamente idonee a supportare le attività logistiche legate al porto, creando una zona retroportuale che offra un'ampia gamma di servizi, sostenga i flussi di export e generi forti sinergie con le attività produttive e manifatturiere del comune di Salerno e dei Comuni limitrofi.

Il soggetto gestore dei suoli è il Consorzio ASI competente anche all'acquisizione, ove necessario, dei suoli dalla proprietà privata.

L'area industriale di Salerno ha una superficie totale di circa 4.400.000 mq di cui circa 3.200.000 mq di superficie per attività produttive.

La principale via di collegamento è l'A3, Napoli – Salerno, uscita Salerno- Fratte.

L'intera area dista dall'Aeroporto di Capodichino – Napoli km 55, dal Porto marittimo di Salerno KM 10 e dalla Stazione ferroviaria di Salerno Km 8.

La percentuale edificabile è di circa il 50% della superficie del lotto in zona D e 40% in zona D4.

Disponibilità a medio e lungo termine: 118.000 mq, provenienti per mq 43.000 dall'area ex De Roberto, variante al PRTC adottata e in corso di approvazione, e per circa 75.000 dall'area ex Etheco attraverso la curatela fallimentare con procedura di riacquisizione ai sensi dell'art. 63 l. 448/98.

Il Piani urbanistico vigente è il PRTC (Piano regolatore territoriale di coordinamento).

L'intero suolo è ad uso Industriale (zona D), Piccola industria, artigianale, commerciale e terziario (zona D4)

Al momento nella Zona industriale sono già esistenti infrastrutturazioni primarie.

L'area del PIP della Cantieristica Nautica e attività correlate è posta a ridosso dell'area ASI, in vicinanza della linea di costa, e si sviluppa con una estensione circa 20 ettari.

Nei lotti già individuati sono previsti circa 114.000 mq di superfici lorde di solaio.

L'area è stata recentemente urbanizzata dal Comune con fondi europei, ma i lotti devono essere assegnati o riassegnati, a seguito della crisi che ha investito il settore.

I suoli sono nella disponibilità del Comune di Salerno che deve perfezionare la cessione bonaria già concordata con le proprietà.

Nel prossimo futuro la destinazione potrebbe essere ampliata, estendendola anche ad altri tipi di produzioni.

L'istituzione di una Zona Economica Speciale che comprenda dette suddette aree costituirebbe un fattore di accelerazione fondamentale per la ripresa e/o la attivazione delle attività produttive.

#### Area dell'Agro-Nocerino Sarnese e Area Asi del Comune di Sarno

- *Aree industriali dell'agro-nocerino sarnese*

L'area comprende una porzione della Valle del Sarno ed è delimitata da diversi Comuni della provincia di Salerno. È geograficamente racchiusa a nord-est dai monti Picentini, che la separano dalla provincia di Avellino; a nord-ovest confina, invece, con il nolano e a ovest con il vesuviano e le aree della città metropolitana di Napoli.

L'area è omogenea e coincidente come sistema territoriale di sviluppo individuato nel PTR. Insistono sul territorio circa 13.000 imprese, per un totale di circa 50.000 addetti. Famosa nell'area è l'industria agroalimentare dell'“Oro Rosso” che trasforma il 75% del pomodoro pelato italiano e serve quasi esclusivamente via mare un mercato internazionale di notevoli proporzioni.

#### *Piattaforma logistica*

L'area di riferimento individuata è bretella di collegamento tra le provincie di Napoli e Salerno e quindi cerniera strategica per le merci indirizzate verso sud e verso nord del Paese

L'area di “Fosso Imperatore”, nasce come area industriale comprensoriale, è situata nel Comune di Nocera Inferiore, confina con i Comuni Pagani e San Valentino Torio ed ha un'urbanizzazione di secondo livello.

La superficie complessiva è pari a 144.846 mq, ospita circa 30 aziende, 700 dipendenti, un volume di affari pari a 350 Meuro. L'area è incastonata nello svincolo dell'uscita A30 Nocera-Pagani. Inoltre l'area insiste su tracciato stradale che collega velocemente le autostrade A3 e l'A30.

#### *Ampliamento*

Il Progetto di ampliamento si sviluppa su una superficie complessiva di circa 340.000 mq, di cui 100.000 mq ad area di sosta logistica.

#### *Infrastrutture di collegamento esistenti*

L'intera area è servita da infrastrutture ferroviarie e stradali che la mettono, in via primaria, in connessione con i porti di Napoli e Salerno e con i rispettivi aeroporti.

La rete viaria interna, di circa 2 Km, è connessa, attraverso tre accessi comuni a tutta l'area rispettivamente da Pagani, da Nocera Inferiore e San Valentino Torio.

Da sottolineare che l'area è a 300mt dal casello autostradale “Nocera Pagani” A30 (Caserta–Salerno) e a circa 4Km dall'uscita Nocera Inferiore dell'A3 (Salerno – Napoli).

Insistono nel raggio di 2 Km le aree mercatali di “Nocera Pagani”, Sarno, San Marzano e San Valentino Torio.

### *L'area PIP di Castel San Giorgio*

L'area PIP, localizzata in Castel San Giorgio, in località Codola è suddivisa in 4 comparti, a causa dell'intersezione dell'area con la strada ferrata e con l'autostrada A/30. In base agli strumenti urbanistici vigenti, l'ambito in oggetto, all'uscita dell'autostrada, è individuato come Zona D2, da attuare attraverso un Piano per gli insediamenti produttivi.

E' stato avviato il progetto pianificatorio per il completamento ed il riordino dei due comparti posti a nord dell'autostrada A/30, in quanto aree prive di pericoli idrogeologici, rinviando lo studio dell'area PIP posta a sud dell'autostrada ad un successivo momento .

A fronte delle principali dinamiche e problematiche emerse dalle analisi conoscitive, per il rilancio dello sviluppo socio-economico dell'area, gli strumenti principali sono la riqualificazione e l'innovazione dell'apparato produttivo. Il programma per il recupero, la riqualificazione ed il rilancio del sistema produttivo non può attuarsi se non in connessione con la dotazione infrastrutturale ed il recupero delle aree dismesse.

### *L'Area PIP del Comune di Sarno*

Con il progetto urbanistico del Piano di Insediamenti Produttivi del Comune di Sarno, è stata individuata, in località Ingegno, un'area industriale dell'estensione di circa 450.000 mq.

I dati dello strumento urbanistico esecutivo risultano i seguenti: insediamenti industriali per 200.000 mq, insediamenti abitativi per 40.000 mq, viabilità esistente e progettata per 110.000 mq, attrezzature collettive per 100.000 mq e lotti disponibili per 500.000 mq.

I collegamenti della rete viaria interna all'area industriale alla viabilità principale sono costituiti da:

- innesto a sud sulla bretella di raccordo del casello autostradale di Sarno dell'Autostrada A/30 Caserta-Salerno;
- innesto ad est sulla Strada Provinciale Sarno – Striano;
- innesto a Nord sulla Strada Statale 367 Sarno - Palma Campania.

L'intera area industriale appare ben servita e collegata alla rete stradale esistente di livello sovracomunale, con la possibilità di avere flussi in varie direzioni per il traffico locale. La vicinanza del casello autostradale facilita l'accesso diretto all'area da parte dei flussi provenienti dalle zone più lontane, senza creare interferenze di rilievo con la viabilità locale comunale.

### **e.2 L'area industriale e logistica di Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli**

Si tratta di un'importante infrastruttura a servizio delle imprese e delle industrie della Piana del Sele che avrebbe favorito lo scambio di merci tra navi, treni e tir con un rilancio dell'industria locale.

### *Agglomerato industriale di Battipaglia*

L'agglomerato ha un'estensione di circa 4.500.000 mq con destinazioni Industriale (zona D), Piccola industria, artigianale, commerciale e terziario (zona D4) con una prevalenza industriale oltre alle zone servizi.

L'area presenta un grado di saturazione pari all'80% ed è infrastrutturata, risultano insediate circa 290 aziende .

Nell'agglomerato è presente l'area destinata ad Interporto per la quale erano previste una serie di importanti interventi ricadenti su di un'area pari a circa mq 109.655:

Seguiva un lotto di completamento la cui progettazione preliminare prevedeva la realizzazione, su di un'area pari a circa mq 297.082 di svariate opere.

Ed infine, un ulteriore lotto funzionale, che costituiva parte del progetto preliminare di completamento dell'Interporto di Battipaglia ed aveva un valore pari a € 23.571.600,00 che prevedeva la realizzazione, su di un'area pari a 132.468,00 mq (mq 122.710,00 di privati e mq 9.758,00 di aree demaniali) di molte altre opere.

### **f. L'area industriale e Logistica di Valle Ufita**

La Valle Ufita, oltre che delle “proprietà di luogo” derivate dalla posizione centrale rispetto sia ai principali terminal e hub logistici del Tirreno e dell'Adriatico, sia ai principali sistemi di trasporto ed interconnessione tra i due mari, gode anche di una particolare condizione, di tipo funzionale, derivante dal fatto che intorno alla piana si sono concentrate nel tempo le politiche di localizzazione delle aree Industriale di ben cinque Comuni (Grottaminarda, Flumeri, Frigento, Sturno, e Castel Baronia) oltre a quella ormai storica del Consorzio ASI.

Complessivamente, tale situazione funzionale vede presenti e/o individuate nella piana aree per attività produttive e di servizio di quasi 500 ettari, dei quali circa 160 appartenenti all'insediamento dell'ASI e per la maggior parte occupati dalla Ex Irisbus del Gruppo Fiat, attualmente I.I.A. Spa Industria Italiana Autobus, altri 100 ettari inseriti nelle previsioni degli strumenti urbanistici dei Comuni di Castel Baronia (26 ettari), Sturno (30 ettari) e Frigento (48 Ettari). Ulteriori 230 ettari sono stati individuati quali aree di nuovo impianto a servizio della Piattaforma Logistica Multimodale. Per tale ultima infrastruttura esistono alcuni studi di prefattibilità, curati dall'ASI di Avellino, ente promotore del progetto logistico.

Si viene così configurando un polo delle aree interne che, a differenza dei poli principali collocati a ridosso dei grandi terminal marittimi, presenta una complessità di funzioni e una complementarietà di sistema che lo caratterizzano in maniera specifica rispetto a quella rete di polarità logistiche e produttive di diverso livello invocate dal Piano Territoriale Regionale e sostenute dai Piani Provinciali al fine di sviluppare le “nove centralità” delle aree intermedie.

Oltre alla Industria Italiana Autobus, beneficiaria di un Contratto di Sviluppo per 27 milioni di investimenti, gestito da Invitalia e che prevede il rilancio del polo nazionale per gli autobus, in Valle Ufita sono localizzate altre eccellenze industriali in costante crescita, oltre ad un importante numero di piccole imprese di vari settori produttivi.

### **III Parte**

#### **LE AREE DELLA ESPANSIONE - II FASE**

##### **a. L'area di Contrada Olivola/Roseto (Benevento)**

I Comuni attraversati dall'alta capacità Napoli-Bari potrebbero essere, per questione di opportunità, potenzialmente interessati alle agevolazioni della Zona Economica Speciale. Si tratterà però di sincronizzare la realizzazione di questo investimento infrastrutturale con il progressivo avanzamento della ZES.

Gli impatti determinati dalla realizzazione del nuovo collegamento ad alta capacità possono introdurre quell'elemento di forte discontinuità nel meccanismo delle convenienze economiche tale da ritenere opportuna la spinta aggiuntiva che può essere determinata dalla ZES.

Una successiva valutazione potrebbe essere fatta tenendo conto degli investimenti in materia logistica e delle zone che saranno attrezzate a piattaforma.

Il PUC di Benevento già approvato, individua l'Area di Contrada Olivola/Roseto quale localizzazione della Piattaforma Logistica. La scelta è frutto di un'attenta analisi del territorio comunale ed in particolar modo delle principali reti di trasporto presenti ed in programmazione. L'obiettivo è quello di realizzare un polo cerniera per la movimentazione delle merci tra i corridoi europei e le aree interne capace di intercettare e trattare i flussi sia a livello macroregionale (Mediterraneo e penisola balcanica) che a livello interregionale (Campania, Puglia, Molise, Basilicata, Calabria) con l'auspicio di far diventare la Piattaforma logistica in esame un punto di riferimento per l'offerta commerciale moderna del sud Italia.

L'opera dovrebbe estendersi su 350 Ha ed è situata 7 chilometri a nord di Benevento, adiacente, ad est, alla superstrada Telesina, bretella di collegamento (Caianello-Benevento) tra l'Autostrada A1 (Milano-Roma-Napoli) e l'autostrada A16 Napoli-Bari, ed in prossimità del bivio con la strada statale Benevento-Campobasso. In particolare l'area di intervento si trova tra il corridoio I (costa adriatica-Balcani-MarNero) ed il Corridoio VIII (Bacino del Mediterraneo – Estremo oriente).

##### **b. L'area industriale di Aversa Nord, Arzano e Caivano**

Nell'area ASI di Caserta, nei comuni di Carinaro, Teverola e Gricignano, sono già presenti importanti strutture dedicate alla Logistica che svolgono attività con un raggio di azione sia nazionale che extra nazionale.

Si tratta di:

- Polo logistico Emea della Whirlpool Europe srl.

L'investimento realizzato nel 2016 è di 14 mln di euro (già realizzato) e prevede la creazione di un centro per assistenza e ricambi e di micro produzione di kit di accessori per tutta la gamma dei prodotti Whirlpool per l'area Europa, Medio Oriente e Africa con un numero di addetti a regime di circa 320 unità. L'area è dotata di snodo ferroviario.

- Polo logistico Lillo S.p.A. con un investimento di 4,5 mln di euro con una superficie coperta di oltre 6.000 mq con una capacità di stivaggio di oltre 1.000 container pari a 20.000 tn di merce no food.
- Polo logistico Magsistem Gricignano, con un'estensione di un Operation Centre di complessivi 220.000 mq., comprensivi di area coperta di circa 60.000 mq. serviti da piazzali, banchine per carico/scarico di mezzi gommati, nonché da banchine carico/scarico per il traffico ferroviario.

Come appare chiaro, si è dunque costituito un vero e proprio Distretto della Logistica che risulta funzionale e sinallagmatico per il trasferimento delle merci da e per la Campania e il bacino del Mediterraneo, attraverso l'utilizzo dei Porti di Napoli e Salerno, assolvendo così in pieno al completamento delle funzioni proprie delle infrastrutture portuali campane.

#### **L'area ASI di Arzano e Caivano**

In questa area di un'importanza focale per lo sviluppo industriale del territorio vicino all'interporto e ad altre aree logistico-produttive, risultano localizzate oltre 800 unità produttive con oltre 6.000 addetti di cui circa trecento unità produttive con almeno 10 dipendenti.

#### **c. L'area industriale della Valle dell'Irno, Fisciano, Mercato San Severino**

Si tratta un'area retroportuale a servizio del Porto di Salerno, ubicata nel Comune di Mercato San Severino.

Vi è uno schema di Protocollo di Intesa tra la Regione Campania, l'Autorità Portuale di Salerno e il Comune di Mercato S. Severino, per la completa realizzazione dell'opera. Con questo provvedimento, la Regione Campania si impegnava a programmare progetti cantierabili necessari per il completamento e l'ultimazione dell'area logistica, per un importo massimo di €. 45.000.000,00 a valere sul P.O.R. FESR Campania 2007/2013.

Il progetto prevede la realizzazione di un polo logistico in grado di supportare il bacino di riferimento (un'area di circa 20 km di raggio sviluppata prevalentemente lungo gli assi autostradali SA-AV, SA-CE) offrendo naturalmente servizi alle importanti attività produttive della Valle dell'Irno e dell'Agro Nocerino-Sarnese, polmoni industriali della provincia salernitana, oltre che al sistema produttivo di Avellino e Benevento che gravita sul porto di Salerno.

Si tratta di un apparato economico-produttivo caratterizzato prevalentemente da imprese dell'alimentare, con particolare riferimento alla produzione delle conserve di pomodoro, e da aziende appartenenti al settore metalmeccanico a cui si aggiungono la gomma-plastica, l'industria del legno ed altri comparti, tutti con una forte propensione all'export.

L'agglomerato ha un'estensione di circa 2.200.000 mq con destinazioni Industriale (zona D), Piccola industria, artigianale, commerciale e terziario (zona D4) con una prevalenza industriale, oltre alle zone agricole e di servizi.

Superficie per attività produttive: 1.330.000

Principali via di collegamento: Raggiungibile dalla A30, Caserta – Salerno, uscita Mercato S. Severino Fisciano

Distanze: Aeroporto di Capodichino – Napoli km 58 - Porto marittimo di Salerno KM 23

#### **d. L'area industriale di Pianodardine**

L'Area Industriale ASI di Pianodardine è stata la prima fra quelle realizzate in provincia di Avellino grazie alla Legge 634 del 29/7/1957, il cui non facile obiettivo era la promozione di nuove iniziative produttive nel Mezzogiorno, mediante la creazione di aree di sviluppo industriali infrastrutturate in prossimità dei principali assi viari.

L'agglomerato è ubicato nel territorio di Avellino (56.232 abitanti, a 2 km di distanza) e di vari comuni circostanti (Grottolella, 1.848 abitanti, a 10 km; Manocalzati, a 4 km, 3.037 abitanti; Montefredane, a 3 km, 2.329 abitanti; Prata Di Principato Ultra, a 3 km, 2.899 abitanti; Pratola Serra, 3.317 abitanti; Atripalda a 2 km, 11.569 abitanti).

Collocato in una zona pianeggiante ad un'altitudine media sul livello del mare di 280 mt, l'agglomerato industriale occupa una superficie complessiva di circa 371 ettari, di cui 245 destinati dal PRT alla realizzazione di lotti industriali (180 ettari circa sono già occupati). L'area attualmente è quasi totalmente infrastrutturata; per le piccole zone non ancora dotate di infrastrutture il Consorzio ASI ha provveduto alla elaborazione di un progetto esecutivo per il completamento delle opere.

All'interno dell'agglomerato industriale, è presente un moderno impianto terziario per il trattamento delle acque reflue, con potenzialità di 100 l/sec, al fine di renderle utilizzabili per scopi industriali.

Il Consorzio ASI ha inoltre realizzato un moderno centro servizi con annesso eliporto, di cui si attende la messa in esercizio. Le aziende attualmente insediate e attive sono oltre 60, per complessivi circa 5.800 addetti.

Fra i settori produttivi presenti prevale quello metalmeccanico per la fabbricazione dei mezzi di trasporto; significativa anche la presenza di aziende del settore della lavorazione del legno, del settore alimentare, dei prodotti in metallo, del settore chimico e informatico; l'azienda di maggiori dimensioni per addetti e superficie utilizzata è la F.M.A. del Gruppo FIAT, che produce motori; di dimensioni minori, ma di notevole importanza, sono la Novolegno del gruppo Fantoni, la Denso Thermal System, la Umicore Italia S.r.l., la Flextronic International Avellino S.p.a.

### **e. L'area industriale di Calaggio**

L'area Industriale ASI del Calaggio è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato nel territorio del Comune di Lacedonia (circa 3.000 ab.), a 5 km dal centro urbano e 80 Km dal capoluogo.

L'area, in territorio pianeggiante e completamente infrastrutturata, ha un'estensione complessiva di 252.000 mq e si caratterizza per una rete di connessioni adeguata per generare meccanismi di convenienza ad investire. E' ben collegata grazie alla vicinanza del casello autostradale di Lacedonia dell'autostrada A16 Napoli – Bari.

Le attività industriali presenti nell'area riguardano diversi settori. Quello prevalente è il metalmeccanico, con la O.M.I. S.r.L. che con la presenza di due stabilimenti si interessa di lavorazioni meccaniche per componenti per l'industria aeronautica.

Altre aziende si occupano di zincatura a caldo di prodotti siderurgici e sabbiatura/verniciatura. Vi sono inoltre anche industrie che operano nel settore plastico, tessile ed alimentare.

## IV Parte

### **Le misure di sostegno per la Zona Economica Speciale**

#### **La semplificazione normativa e amministrativa, le liberalizzazioni**

La Regione Campania, sin dalla legge regionale del 14 ottobre 2015, n.11 recante “Misure urgenti per semplificare, razionalizzare e rendere più efficienti l'apparato amministrativo, migliorare i servizi ai cittadini e favorire l'attività di impresa. Legge annuale di semplificazione 2015”, ha avviato un importante processo di semplificazione normativa e amministrativa, oltre che di liberalizzazione delle attività economiche e di impresa, volto, in particolare, a razionalizzare i procedimenti e le azioni di propria competenza e a rendere più semplice e diretto il rapporto tra amministrazione, cittadino e imprese.

Tale semplificazione, che per le attività di impresa ha previsto l'istituzione dello Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP), è finalizzata, tra l'altro, a favorire il miglioramento della gestione degli interventi attraverso l'introduzione di una disciplina fissa delle scadenze temporali dei procedimenti amministrativi, in grado di rendere più certi i programmi d'investimento proposti sul territorio.

Sul piano delle liberalizzazioni, la medesima legge regionale, collocandosi nello stesso percorso normativo avviato dallo Stato, ha liberalizzato le attività economiche e di impresa, prevedendo che le stesse siano, a seconda dei casi e salvo eccezioni, sottoposte a mera comunicazione o a segnalazione certificata di inizio attività.

Più nel dettaglio, le misure di semplificazione amministrativa avviate in regione Campania si snodano attraverso i seguenti punti fondamentali:

1) individuazione espressa dei termini, fino a novanta giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di propria competenza. I procedimenti per i quali non siano stati fissati i termini di conclusione, si perfezionano secondo la regola generale di 30 giorni.

Con regolamento regionale 29 marzo 2016, n.2 “Regolamento di attuazione dell'articolo 9 della legge regionale 14 ottobre 2015, n. 11” sono stati definiti i termini di 224 procedimenti amministrativi;

2) divieto per la pubblica amministrazione regionale di richiedere documenti di cui la stessa o altra p.a. sia già in possesso. La norma è sanzionata con una apposita previsione normativa che prevede la riduzione del trattamento economico accessorio o della indennità di risultato del dipendente.

3) facile reperibilità di tutte le informazioni necessarie alla presentazione delle istanze, attraverso l'attuazione del programma denominato “La Regione in un click”.

Con Delibera di Giunta regionale del 24 novembre 2015, n. 606 è stata dato avvio al suddetto programma.

4) istituzione di un apposito sportello regionale (Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive SURAP), al fine di semplificare e rendere concretamente possibile l'apertura di una nuova impresa in tempi certi e brevi.

La presente disposizione è stata attuata con Delibera di Giunta regionale del 27 ottobre 2015 n. 515 che ha istituito l'U.O.D. "Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive";

Il percorso di semplificazione amministrativa è stato rafforzato con la legge regionale 8 agosto 2016, n.22 "Legge annuale di semplificazione 2016 - Manifattur@ Campania: Industria 4.0", finalizzata altresì a promuovere l'attrattività del territorio campano, per favorire l'insediamento delle imprese della manifattura innovativa e del lavoro artigiano digitale, con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti per lo sviluppo industriale in chiave 4.0, al fine di garantire la transizione del sistema produttivo manifatturiero verso il modello della "Fabbrica Intelligente". Nell'ambito di tale legge è stata prevista l'attivazione di azioni per rilanciare gli investimenti e la competitività nonché iniziative per la promozione della manifattura innovativa;

Con riguardo, invece, alle previsioni in materia di semplificazione normativa:

1) sono stati previsti strumenti volti a garantire il miglioramento della qualità della normazione. In particolare, è stata avviata la predisposizione di testi unici nella materia del commercio e più in generale delle attività produttive;

2) sono stati consacrati a livello di legislazione regionale gli strumenti volti a garantire la qualità delle tecniche di normazione, sia ex ante (analisi tecnico normativa ATN, analisi di impatto della regolazione AIR) sia ex post (verifica di impatto della regolazione VIR e clausole valutative). Per quanto concerne l'AIR, in particolare, sono state previste forme di consultazione anche per via telematica allo scopo di quantificare l'impatto della normativa e verificarne l'utilità per la collettività.

Con riguardo, infine, al profilo relativo alle liberalizzazioni, la regione Campania ha abrogato in via generale le disposizioni che subordinano l'avvio di una attività economica a limiti numerici, autorizzazioni, licenze, nulla osta o preventivi atti di assenso comunque denominati, nonché alla iscrizione in albi, elenchi o altri registri che non siano giustificati da interessi costituzionalmente rilevanti. In via generale sono state abrogate le norme che pongono divieti e restrizioni alle attività economiche non giustificati. Più in particolare, sono stati espressamente attuati all'interno dell'ordinamento regionale, nelle materie affidate alla propria competenza legislativa residuale, tutti gli strumenti di liberalizzazione già contemplati a livello statale (si veda l'esempio della segnalazione certificata di inizio attività, s.c.i.a.).

### **Lo Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (S.U.R.A.P.)**

Il SURAP persegue compiti:

1) di informazione relativa alle opportunità localizzative esistenti, alle iniziative di carattere promozionale in corso, alle normative applicabili, alle agevolazioni e ai finanziamenti disponibili per le imprese e ad ogni altra informazione utile disponibile a livello regionale;

- 2) di assistenza e di consulenza alle imprese, considerando lo specifico progetto in relazione al quale l'operatore si è rivolto allo sportello indicando gli adempimenti necessari e fornendo tutte le informazioni relative alle varie fasi dell'iter procedimentale;
- 3) di collegamento tra gli operatori economici e gli Sportelli Unici per le Attività Produttive (SUAP) territorialmente competenti;
- 4) di supporto e di informazione alle imprese al fine di promuovere la libertà di iniziativa economica, d'impresa, d'insediamento e di esercizio;
- 5) di promozione alla messa in rete dei SUAP anche attraverso procedure e sistemi informatici;
- 6) di assistenza e supporto ai SUAP nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa di riferimento nonché delle procedure e formalità relative agli adempimenti necessari per l'insediamento, l'avvio e l'esercizio di attività produttive di beni e servizi, allo scopo di favorire l'adozione di procedure e prassi amministrative uniformi nel territorio regionale.

Lo sportello unico regionale attività produttive, inoltre, è stato ulteriormente rafforzato con la legge regionale 5 aprile 2016, n. 6 che ha, altresì, previsto che nei casi di inerzia o di inadempimento che comportino il mancato rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente per la conclusione dei procedimenti, il SURAP possa sostituirsi ai SUAP comunali territorialmente competenti. Tale norma favorendo la certezza dei tempi procedurali è finalizzata a rafforzare l'attrattività del territorio campano.

### **Le iniziative a sostegno delle attività produttive**

La Regione Campania ha messo a punto una serie di misure volte a favorire lo sviluppo imprenditoriale dell'intero territorio campano che andranno ad amplificare l'effetto moltiplicatore degli interventi specifici che verranno previsti per le ZES.

In particolare si riportano i principali atti che dispongono le iniziative in corso atte a generare un contesto favorevole ai nuovi insediamenti nelle ZES:

- Deliberazione della Giunta Regionale della Campania (di seguito DGRC) n.160 del 19/04/2016 che, allo scopo di incentivare le imprese ad investire sul territorio, di alimentare le opportunità per crescere e innovare il sistema produttivo campano e nel contempo contribuire a costruire un modello di sviluppo in grado di combinare la competitività economica e la coesione sociale in ogni settore, ha avviato, a valere su fondi POR Campania FSE 2014-2020, misure integrative alla decontribuzione di cui all'articolo 1 della L. 208/15 comma 178, con una dotazione pari a 50 ML., che consente di favorire la decontribuzione al 100 % per tutte le nuove assunzioni;
- DGRC n.161 del 19/04/2016 che destina, in fase di prima applicazione, all'attuazione dello strumento agevolativo "Credito di Imposta per investimenti" di cui alla L.208/2015, articolo 1, commi 98-108, una dotazione finanziaria pari ad euro 25.000.076,00, a valere su fondi POR Campania FESR 2014-2020, e garantisce programmaticamente la copertura finanziaria necessaria a soddisfare l'intera domanda potenziale di credito di imposta da parte delle PMI campane;
- DGRC n.353 del 06/07/2016 che ha istituito, a valere sul POR FSE 2014-2020 il Fondo rotativo a sostegno delle operazioni di workers buyout cooperativi;

- DGRC n.434 del 27.07.2014 che ha individuato i criteri per il finanziamento di interventi di infrastrutturazione delle Aree PIP per 20 MEuro a valere sulle risorse del POC 2014-2020 ed il conseguente decreto dirigenziale n.333 del 17/10/2016 che approva l'Avviso pubblico per la Selezione di proposte progettuali per la realizzazione di infrastrutture nei piani per gli insediamenti produttivi
- DGRC n. 529 del 04/10/2016 in risposta all'Avviso pubblico del 04/08/2016 emesso dal MISE, di concerto con il MATTM, per il cofinanziamento di programmi presentati dalle Regioni e finalizzati a sostenere la realizzazione di diagnosi energetiche nelle piccole e medie imprese (PMI) o l'adozione, nelle stesse, di sistemi di gestione dell'energia conformi alle norme ISO 50001 ai sensi dell'articolo 8, comma 9 del decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102.

Il Programma regionale proposto risulta innovativo rispetto alle indicazioni fornite dal Ministero in quanto prevede sia contributi alle PMI campane finalizzati a coprire il 50% delle spese ammissibili per la realizzazione di diagnosi energetiche o per l'adozione del sistema di gestione ISO 5000 in ognuna delle sedi operative campane in cui svolge la propria attività la PMI, fino ad un massimo di 10 sedi operative, sia contributi finalizzati alla realizzazione di uno o più degli interventi di efficientamento energetico suggeriti dalla diagnosi.

- DGRC n.604 del 31/10/2016 che ha approvato l'indicazione delle Aree di crisi industriale non complessa, ai sensi del DM 4/8/2016, per realizzare programmi di investimento finalizzati alla reindustrializzazione, alla ripresa occupazionale e allo sviluppo economico dei territori interessati.

Inoltre, a seguito dell'esperienza positiva avviata con la sottoscrizione degli Accordi di Programma per cofinanziare i Contratti di Sviluppo di Ge.Avio, di Nestlè Italiana e di Denso Thermal Systems, che garantiranno investimenti per circa 63 MEuro nel sito di Pomigliano d'Arco, con riferimento a Ge.Avio, per complessivi 45 MEuro nel sito di Benevento, con riferimento a Nestlè, e per complessivi 47 MEuro nel sito di Avellino, con riferimento a Denso Thermal Systems, è in fase di definizione un Accordo di Programma Quadro con il MiSE finalizzato a favorire, nell'ambito del territorio della Regione Campania, l'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali ovvero il consolidamento di quelle già esistenti che risultino strategiche per le esigenze di sviluppo individuabili a livello territoriale, attraverso il cofinanziamento da parte della Regione Campania di programmi di sviluppo presentati a valere sullo strumento agevolativo dei Contratti di sviluppo di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico del 9 dicembre 2014 e s.m.i..

Sono infine in corso di progettazione/attuazione specifiche misure volte a rilanciare tutte le aree della Regione Campania colpite da crisi diffusa delle attività produttive: a titolo esemplificativo si segnalano lo strumento del credito di imposta per attività di Ricerca e Sviluppo ed il cofinanziamento del Fondo Nazionale di Garanzia.

### **Le iniziative a sostegno delle infrastrutture**

Di seguito sono descritti i principali interventi infrastrutturali portanti, individuati nella DGR n.306/16 (aggiornamento del piano direttore della mobilità regionale) già finanziati e in

corso di realizzazione, e gli ulteriori interventi, definiti e da finanziare, per assicurare una rete di collegamenti adeguata alla competitività dell'area:

Porto Napoli - connessione ferroviaria (ultimo miglio): Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia; va completata la progettazione esecutiva, valutando le alternative di tracciato e di interrimento/passaggio in superficie, anche in funzione del numero dei convogli ferroviari merci previsti nei prossimi anni;

Interporto Marcianise: strada di collegamento fra l'interporto di Marcianise, lo svincolo autostradale sull'A30 e la ex SS 265;

Interporto Nola: Potenziamento delle infrastrutture esterne – viabilità;

Direttrice ferroviaria trasversale AV/AC Lazio - Campania –Puglia;

Direttrice stradale trasversale Lazio - Campania –Puglia: adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina';

Area di Bagnoli: potenziamento delle infrastrutture stradali (velocizzazione della connessione con la Tangenziale Est ad Agnano e sistema di connettività con il sistema della viabilità cittadina); consolidamento e rinnovo dei collegamenti metropolitani (maggiore frequenza della M2 e rinnovo del materiale rotabile della Cumana, oltre che una decisione economicamente sostenibile sulla M6);

Aeroporto di Salerno: Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano previsti nel Master Plan Aeroportuale (FASE 1);

Porto Salerno: Nel corso dell'ultimo decennio l'Ente ha attuato un intenso programma di manutenzione e di adeguamento delle infrastrutture portuali di competenza;

Direttrice ferroviaria longitudinale ordinaria SA-AV-BN: Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino – Benevento e della tratta Mercato S.S. – Codola - Sarno della rete RFI;

Direttrice ferroviaria longitudinale veloce Campania -Basilicata-Calabria:

- Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastruttura (velocizzazione);
- Velocizzazione Tirrenica sud - variante Agropoli;
- Direttrice ferroviaria trasversale veloce Campania –Basilicata;
- 

Direttrice stradale longitudinale nazionale A1-A30-A3-porto Salerno, aree industriali del Salernitano e dell'Agro nocerino – sarnese: Potenziamento del raccordo SA – AV, SS7 e SS7bis;

Area Agro Nocerino-Sarnese: Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino – Sarnese; SS 268 del Vesuvio: Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Angri di innesto sulla A3 Napoli – Salerno;

Area Valle Ufita: Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC ;

Grande Progetto “Napoli Est”.

## **V Parte**

### **Relazione di accompagnamento**

#### **Premessa**

Le Zone economiche speciali sono aree geografiche delimitate, situate entro i confini nazionali di uno Stato, all'interno delle quali - per le attività economiche e imprenditoriali - sono previste disposizioni normative "privilegiate", principalmente in materia di investimenti, incentivi fiscali, infrastrutture, regole burocratiche, *governance* e tassazione.

Consistono in superfici perimetrate che offrono vantaggi non monetari e/o monetari per le aziende situate all'interno delle loro aree, il cui scopo è quello di favorire lo sviluppo economico competitivo di un Paese, di una regione o un'area urbana. Secondo una classificazione contenuta in un rapporto dell'UNIDO del 2015 (ECONOMIC ZONES IN THE ASEAN), esistono cinque tipologie di zone economiche: i Parchi Industriali, le Zone Economiche Speciali, i Parchi Eco-Industriali, i Parchi Tecnologici, i Distretti per l'Innovazione.

Il fenomeno delle zone economiche speciali (Zona Economica Speciale), avviatosi nel 1937, ha comportato la nascita di quasi 4.000 zone situate in 130 paesi, prevalentemente concentrate in Asia, nella regione del Pacifico e nelle Americhe<sup>1</sup>. La dimensione economica di questo fenomeno ha raggiunto ormai valori di straordinaria rilevanza per il sistema produttivo globale: l'export stimato delle Zona Economica Speciale è pari nel mondo a 300 miliardi di dollari.

Nei Paesi della Unione Europea sono già operative circa 91 zone franche (comprensivo delle zone economiche speciali), di cui solo in Polonia 14. Alcune erano pre-esistenti rispetto alla confluenza dei diversi Paesi nella UE, altre invece sono state realizzate successivamente<sup>2</sup>.

Nella grande trasformazione del sistema produttivo mondiale, per la competizione tra territori e tra mercati, gli *hub* industriali sono in concorrenza per attrarre le *supply chain* globali, rafforzare l'export e sostenere i tessuti economici locali per risalire nella catena del valore<sup>3</sup>.

Il cambiamento che si sta determinando nella organizzazione degli spazi economici tocca gli assetti istituzionali, l'attrazione degli investimenti, la competitività dei territori. Siamo in presenza di un nuovo processo di strategia per lo sviluppo industriale, per posizionare le città ed i nodi all'interno della rete mondiale degli scambi e della produzione.

In periodi di rivolgimenti economici internazionali, come quelli che viviamo, la capacità di attrarre investimenti globali per rivitalizzare territori in crisi di competitività, o per accelerare lo

---

1 Thomas Farole, "Brief history of SEZs and overview of policy debates", in Thomas Farole, "Special Economic Zones in Africa. Comparing performance and learning from global experience", Washington DC, World Bank, 2011, pp. 23-60.

2 Cfr. la relazione di accompagnamento alla proposta di legge di iniziativa dei Deputati Prodani ed altri su "Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali. Istituzione di una zona economica speciale sperimentale nei comuni di Trieste e Gorizia", Camera dei Deputati, 3 agosto 2015.

3 Per una analisi approfondita sui mutamenti della geografia industriale e sul ruolo delle catene logistiche nella riscrittura dei rapporti competitivi tra le economie globali, cfr. Parag Khanna, "Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale", Fazi, 2016.

sviluppo di spazi economici che hanno bisogno di forti trasformazioni, costituisce un fattore primario di identità strategica.

Le forme con le quali si possono realizzare questi fattori di attrattività si adattano al corso dei tempi, ed oggi le zone economiche speciali, che abbracciano territori più ampi rispetto alle tradizionali circoscrizioni dei porti franchi, rappresentano una delle forme più evolute attraverso le quali si determinano interventi attivi di politica per lo sviluppo territoriale.

In conclusione, si può affermare che di questo nuovo modello di attrazione competitiva gli USA sono stati i pionieri, che la città di Shenzhen della Cina rappresenta il caso di maggior successo del modello, e che l'India ha la più grande Zona Economica Speciale del Mondo. In Europa è stata la Polonia ad aver colto con maggiore efficacia le potenzialità di questo strumento.

## **Tipologie di Zona Economica Speciale**

I criteri di classificazione delle aree che formano oggetto di una disciplina fiscale di carattere particolare hanno subito nel tempo modifiche di rilevante entità, sino a giungere alla conformazione che conosciamo nei nostri giorni. Schematicamente, si possono suddividere le aree in due tipologie:

- zone franche classiche, caratterizzate dall'esonero dei diritti di dogana e, a volte, da quello delle imposte indirette;
- zone franche d'eccezione, caratterizzate da altri tipi di agevolazioni fiscali (imposte dirette, tributi locali), vantaggi finanziari ed amministrativi per le imprese e incentivi di natura economica e sociale.

Mentre le prime sono finalizzate a promuovere il commercio internazionale, con la conseguente generazione di benefici per l'intero Paese che le istituisce, nella seconda ipotesi (in particolare nelle ZES) rispetto ad una zona franca classica, i benefici si caratterizzano per riguardare esclusivamente un'area territoriale delimitata e rivolta alla crescita dell'economia locale (soprattutto delle PMI), per contrastare l'esclusione sociale e consentire la promozione della coesione sociale.

La seconda categoria – le zone franche d'eccezione - ha gradualmente preso piede nello sviluppo delle configurazioni istituzionali, soprattutto nella versione delle zone economiche speciali (Zona Economica Speciale). Nel corso del tempo il concetto di Zona Economica Speciale si è evoluto, dando vita a differenti tipologie di zone, che si caratterizzano per obiettivi, mercati di destinazione ed attività consentite.

Una Zona Economica Speciale, in generale, dovrebbe garantire prevalentemente i seguenti vantaggi economici per le imprese che intendono operare in quel territorio<sup>4</sup>:

- incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali di insediamento industriale;

---

4 Per una rassegna sugli incentivi e le agevolazioni per le Zona Economica Speciale, cfr. Relazione di accompagnamento alla proposta di legge di iniziativa dei Deputati Covello ed altri, *“Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali in aree logistico-industriali collegate a porti di rilevanza internazionale”*, Camera dei Deputati, 26 giugno 2013.

- interventi per la infrastrutturazione del territorio e per il miglioramento delle connessioni;
- agevolazioni doganali, mediante sospensione del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e dei dazi, con semplificazione delle procedure doganali;
- esenzione fiscale: esenzione o riduzione dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) e dell'imposta sul reddito delle società (IRES), dell'imposta municipalizzata propria (IMU), del tributo comunale sui rifiuti e sui servizi (TARES) e di altre imposte e tasse;
- esenzioni e deroghe alle regolamentazioni sui contratti di lavoro; esenzioni o riduzione degli oneri sociali sulle retribuzioni

In Italia esistono quattro *free zone* riguardanti:

- il porto franco di Trieste;
- il porto franco di Venezia;
- la zona franca del porto di Gioia Tauro;
- la zona franca del porto di Taranto.

## **Il caso di Madeira (Portogallo)**

La Costituzione portoghese del 1976 garantisce un'ampia autonomia politica e amministrativa alla regione di Madeira.

La posizione periferica, e le particolari condizioni socio-economiche dell'isola, hanno reso necessaria l'adozione di un regime di agevolazioni dirette a consentire il graduale raggiungimento di un livello di sviluppo assimilabile a quello delle regioni dell'Europa continentale. Inizialmente, tale obiettivo è stato perseguito con l'istituzione, nel 1980, di un *free trade zone* (FTZ).

Gli accordi stipulati per inquadrare l'ordinamento della regione autonoma di Madeira nell'ambito dell'Unione europea hanno consentito il mantenimento delle agevolazioni fino al 31 dicembre 2011, riconoscendo il funzionamento del regime introdotto e la sua capacità di favorire il graduale superamento delle condizioni di ritardo nello sviluppo socio-economico della Regione.

Le società operanti nell'ambito della FTZ beneficiano, in aggiunta alle esenzioni o agevolazioni fiscali relative alle imposte sui redditi, di notevoli vantaggi anche in materia di dazi doganali: le materie prime e i prodotti semilavorati importati nella FTZ sono esenti dal dazio di importazione se destinati alla trasformazione *in loco* in nuovi prodotti che, essendo per questo considerati fin dall'origine europei, sono esenti da dazi di importazione al momento della loro immissione nel mercato dell'Unione europea.

## **Il caso delle *special economic zone* in Lettonia.**

La Lettonia, grazie alla sua posizione geografica strategica, costituisce per i Paesi dell'Europa occidentale la principale porta di ingresso verso gli altri Paesi baltici. Il Paese è rientrata negli

obiettivi di sostegno della programmazione europea 2007-2013, finalizzati all'attrazione di investimenti, in particolare nell'innovazione e nella tecnologia.

La Lettonia fa parte dell'Unione Europea dal 2004, e possiede due zone franche situate a Rezekne e a Liepaja, oltre a 2 porti franchi, di cui uno nella capitale Riga. Le due zone franche della Lettonia assumono la formale definizione di Zona Economica Speciale , e le imprese che vi operano godono di numerosi vantaggi.

Ai sensi della legge sull'applicazione delle imposte nei porti franchi e nelle Zona Economica Speciale , è dunque applicato un regime fiscale speciale alle aziende che operano nelle Zona Economica Speciale di Liepaja e di Rezekne.

Le esenzioni fiscali applicabili e le condizioni favorevoli includono, tra gli altri aspetti:

- lo sconto dell'80 per cento sulla tassa immobiliare;
- lo sconto dell'80 per cento sull'imposta sul reddito delle società;
- lo sconto dell'80 per cento sulla ritenuta alla fonte per dividendi;
- l'esenzione dell'IVA per la maggior parte dei beni e dei servizi forniti alle imprese nelle zone franche o esportati al di fuori di esse.

## **I disegni di legge già presentati per la istituzione di Zona Economica Speciale**

Dal 2013 ad oggi presso il Parlamento sono stati depositati diversi disegni di legge per l'istituzione delle Zona Economica Speciale. Di seguito si elencano i disegni di legge all'esame del Parlamento stesso:

- S.2097 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Consiglio regionale Calabria*, Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - Istituzione di una zona economica speciale (Zona Economica Speciale );
- C.3270 17<sup>a</sup> Legislatura *On. Aris Prodani (Misto, Alternativa Libera) e altri* Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali. Istituzione di una zona economica speciale sperimentale nei comuni di Trieste e Gorizia
- S.1341 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Sen. Stefano Candiani (LN-Aut) e altri* Istituzione di una Zona Economica Speciale (Zona Economica Speciale ) nelle aree territoriali della Lombardia confinanti con la Svizzera
- S.894 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Consiglio regionale Calabria* Istituzione di una Zona Economica Speciale nel distretto logistico-industriale della Piana di Gioia Tauro
- C.3314 - 17<sup>a</sup> Legislatura *On. Ricardo Antonio Merlo (Misto, MAIE- Movimento associativo italiani all'estero - Alleanza per l'Italia (API)) e altri* Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali (Zona Economica Speciale ) nelle aree depresse
- C.3270 - 17<sup>a</sup> Legislatura *On. Aris Prodani (Misto, Alternativa Libera) e altri* Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali. Istituzione di una zona economica speciale sperimentale nei comuni di Trieste e Gorizia
- S.1889 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Consiglio regionale Puglia* Realizzazione di zone economiche speciali (Zona Economica Speciale )
- C.3054 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Consiglio regionale Puglia* Realizzazione di zone economiche speciali (Zona Economica Speciale ) 16 aprile 2015: Presentato alla Camera 8 giugno 2015: Assegnato (non ancora iniziato l'esame)
- S.1572 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Consiglio regionale Lombardia* Istituzione di zone economiche speciali (Zona Economica Speciale ) nelle aree territoriali della Lombardia confinanti con la Svizzera 17 luglio 2014: Presentato al Senato
- C.2549 - 17<sup>a</sup> Legislatura *Consiglio regionale Lombardia* Istituzione di zone economiche speciali (Zona Economica Speciale ) nelle aree territoriali della Lombardia confinanti con la Svizzera
- C.1272 - 17<sup>a</sup> Legislatura *On. Stefania Covello (PD) e altri* Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali in aree logistico-industriali collegate a porti di rilevanza internazionale

Tutti i precedenti disegni di legge sono stati assegnati alle commissioni competenti ma, ad eccezione di dei disegni di legge riguardanti Gioia Tauro, non è ancora iniziato il relativo l'esame.

Si segnala che senza un'accelerazione dell'esame da parte del Parlamento i disegni di legge sopra elencati non completeranno l'iter approvativo.

In generale, i disegni di legge sopra elencati prevedono:

- l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società (IRES) e dall'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) per i primi periodi d'imposta;
- l'esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) per i primi periodi d'imposta ed eventualmente negli esercizi successivi;
- l'esenzione dall'imposta municipale propria (IMU) e dalla tassa sui rifiuti (TARI) per i primi anni per gli immobili posseduti dalle imprese e utilizzati per l'esercizio delle nuove attività economiche;
- la riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a carico delle imprese per i primi anni di attività;
- la riduzione delle imposte doganali e dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'importazione, l'esportazione, il consumo e la circolazione dei prodotti che entrano e che sono lavorati nella Zona Economica Speciale e che sono esportati dalla stessa Zona Economica Speciale ;

Per le ZFU è espressamente previsto che possono usufruire delle agevolazioni previste solo i redditi prodotti nell'ambito nel perimetro della ZFU e si prevede che almeno il 25% del volume di affari sia effettuato nell'ambito del territorio della ZFU. Ulteriori dettagli dovrebbero essere definiti nell'ambito delle delibere CIPE e dovrebbero essere approvate oggetto del confronto con la Commissione Europea.

Di seguito si illustrano i principali vantaggi per le imprese operanti nella Zona Economica Speciale in termini di imposte dirette, altri oneri fiscali, costo del lavoro e incentivi per l'attrazione degli investimenti.

## **Il quadro normativo per la istituzione di una Zona Economica Speciale**

Il quadro normativo europeo di riferimento per valutare la possibilità di costituire una Zona Economica Speciale è dettato, come base di riferimento principale, dall'articolo 107 del TFUE: si stabilisce che, salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili, e come tali vietati, "nella misura in cui incidano sugli scambi", gli aiuti in qualsiasi forma concessi dagli Stato allorchè "favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

Sono quattro le condizioni che determinano se una misura o un'operazione rientra nel campo di applicazione del paragrafo 1 dell'articolo 107<sup>5</sup>:

- che la misura abbia origine statale
- che concerna un vantaggio selettivo a talune imprese o talune produzioni
- che falsi, o minacci di falsare, la concorrenza
- che incida sugli scambi tra Stati membri.

Gli aiuti di Stato si distinguono dalle misure a carattere generale, ovvero:

- quelle misure fiscali a favore di tutti gli agenti economici che operano sul territorio di uno Stato membro
- quei provvedimenti destinati effettivamente a tutte le imprese su una base di parità di accesso.

Non rientrano negli aiuti di Stato:

- misure di natura puramente fiscale
- misure che, nel ridurre l'onere fiscale connesso a determinati costi di produzione, perseguono obiettivi di politica economica generale

Gli aiuti di Stato che possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno comprendono:

- gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso
- gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di interesse comune europeo
- gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività e di talune regioni, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse
- le altre categorie di aiuti, determinate con decisione del Consiglio su proposta della Commissione

In particolare, gli aiuti a finalità regionale hanno carattere eccezionale e “si distinguono dalle altre categorie di aiuti pubblici ... perché sono riservati ad alcune regioni particolari ed hanno come obiettivo specifico lo sviluppo di tali regioni”<sup>6</sup>.

I nuovi Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020<sup>7</sup> hanno chiarito con ancor maggiore dettaglio e precisione il perimetro entro il quale occorre muoversi per essere *compliant* con la normativa comunitaria.

---

5 Per una rassegna dettagliata e molto efficace sul tema della disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato nella sua evoluzione, cfr. Clelia Buccico, “Quadro normativo per la istituzione di una Zona Economica Speciale a Napoli”, dattiloscritto, 2016

6 Commissione Europea, “Orientamenti agli aiuti di Stato a finalità regionale”, in GUCE, 10 marzo 1999.

7 Cfr. in Gazzetta Ufficiale della Unione Europea, n. C 209, 23 luglio 2013.

La possibilità di concedere aiuti a finalità regionale è subordinata alla approvazione di una carta degli aiuti a finalità regionale per Stato membro. Nel caso dell'Italia sono state definite zone che possono beneficiare di aiuti a finalità regionale agli investimenti ai sensi delle norme UE, e sono stati anche definiti i livelli massimi di aiuto (cosiddette "intensità di aiuto").

Le zone designate rappresentano una popolazione totale di 20,6 milioni di abitanti, pari a poco più del 34% della popolazione italiana. I livelli massimi di aiuto che possono essere concessi a progetti di investimento realizzati da grandi imprese nelle zone assistite sono compresi tra il 10% ed il 25% dei costi di investimento complessivi, a seconda della zona interessata. Tali intensità possono essere maggiorate di 10 punti percentuali per le imprese di medie dimensioni e di 20 punti per le piccole aziende.

Nella nuova carta italiana rientrano sei regioni (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia e Sardegna).

Con la Comunicazione sulla modernizzazione degli aiuti di Stato<sup>8</sup> sono stati fissati nuovi obiettivi volti a rendere gli aiuti più mirati ed in linea con gli interessi comuni europei. La Commissione indica tre obiettivi fondamentali:

- promuovere una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva
- concentrare il controllo ex ante della Commissione sui casi di maggior impatto per il mercato interno
- razionalizzare le norme ed accelerare i tempi di decisione.

Con il Regolamento (UE) n. 651/2014, e con gli altri due Regolamenti relativi alla disciplina nel settore agricolo-forestale e dei prodotti della pesca (rispettivamente n. 702/2014 e 1388/2014, si è per ora concluso il processo di riorganizzazione della materia degli aiuti di Stato in sede comunitaria.

Il meccanismo prevede che gli Stati debbano notificare alla Commissione un piano di valutazione entro 20 giorni dalla entrata in vigore dell'aiuto stesso, e nei primi sei mesi successivi all'entrata in vigore la misura, salvo proroga da parte della Unione Europea, sarà coperta dalla esenzione.

Il regolamento esenta dall'obbligo di notifica gli aiuti a finalità regionale agli investimenti, gli aiuti a finalità regionale al funzionamento e gli aiuti a finalità regionale per lo sviluppo urbano.

Per gli investimenti si tratta di:

- qualunque forma di sostegno all'investimento iniziale delle PMI
- per le grandi imprese solo un investimento iniziale a favore di una nuova attività economica nella zona interessata
- sono considerati sono ammissibili costi per gli investimenti materiali e per gli attivi immateriali ed i costi salariali stimati relativi ai posti di lavoro creati per effetto di un investimento iniziale, calcolati su un periodo di due anni
- una combinazione dei costi di cui al punto precedente, purchè l'importo cumulato non superi l'importo più elevato tra i due
- l'investimento deve essere mantenuto nella zona beneficiaria per almeno cinque anni, che scendono a tre nel caso delle pmi.

Misura essenziale per consentire uno sviluppo sostenibile della Zona Economica Speciale riguarda anche l'applicazione di incentivi non fiscali per i nuovi investimenti, con annesse procedure semplificate.

Il beneficiario dell'aiuto, che deve essere assegnato mediante procedure competitive, deve apportare un contributo finanziario pari almeno al 25% dei costi ammissibili, attraverso risorse proprie o mediante finanziamento esterno, ma comunque in una forma priva di qualsiasi sostegno pubblico.

Per gli aiuti al funzionamento, essi sono ammissibili solo nelle zone svantaggiate economicamente e sono diretti a compensare:

- i costi aggiuntivi di trasporto
- i sovraccosti di esercizio diversi dai costi di trasporto, per il 15% del valore aggiunto lordo generale, per il 25% del costo annuo del lavoro, per il 10% del fatturato

Per gli aiuti a finalità regionale per lo sviluppo urbano, l'importo dell'investimento non deve superare il valore di 20 milioni di euro e gli aiuti possono essere concessi da un Fondo per lo sviluppo urbano nella forma di investimenti in equity e quasi equity, prestiti, garanzie o una combinazione di queste forme.

## Focus imposte dirette

**IRES.** Attualmente, la legislazione italiana non prevede la possibilità di ridurre l'IRES. Per favorire la nascita di nuove imprese nella ZES è necessario un provvedimento legislativo ad hoc. Il Codice di condotta in materia di tassazione delle imprese per le misure fiscali del 1997 prevede una serie di principi che dovrebbero guidare i Governi nazionali in materia di imposte sul reddito delle imprese:

- a. fatte salve le competenze rispettive dell'Unione europea e degli Stati membri, il codice si applica alle misure che hanno o che possono avere una incidenza considerevole sull'ubicazione di attività imprenditoriali nel territorio dell'Unione. Le attività imprenditoriali comprendono anche tutte quelle svolte all'interno di un gruppo di società. Le misure fiscali alle quali si applica il codice prevedono le disposizioni legislative o regolamentari nonché le pratiche amministrative;
- b. entro l'ambito di applicazione di cui alla lettera a), vanno considerate potenzialmente dannose e pertanto coperte dal codice, le misure fiscali che determinano un livello d'imposizione effettivo nettamente inferiore, compresa l'imposizione di entità zero, ai livelli generalmente applicati nello Stato membro interessato. Tale livello d'imposizione può risultare dall'aliquota fiscale nominale, dalla base imponibile o da altri elementi pertinenti.

Nel valutare il carattere pregiudizievole di tali misure si deve tenere conto, tra l'altro, delle seguenti caratteristiche:

- se le agevolazioni sono riservate esclusivamente ai non residenti o per transazioni effettuate con non residenti;
- se le agevolazioni sono completamente isolate dall'economia nazionale, in modo da non incidere sulla base imponibile nazionale;
- se le agevolazioni sono accordate anche in mancanza di qualsiasi attività economica effettiva e di una presenza economica sostanziale all'interno dello Stato membro che offre tali agevolazioni;
- se le norme di determinazione dei profitti derivanti dalle attività interne svolte da un gruppo multinazionale si discostano dai principi generalmente riconosciuti a livello internazionale e, in particolare, dalle norme concordate in sede di Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE);
- se le misure fiscali difettano di trasparenza, compresi i casi in cui le norme giuridiche sono applicate in maniera meno rigorosa e in modo non trasparente a livello amministrativo.

Quanto esposto evidentemente va messo in relazione con l'articolo 107 del TFUE che, in materia di aiuti di Stato, prevede che sono compatibili con il mercato comune:

- gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita è anormalmente basso o si registra una grave forma di sottoccupazione;
- gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;
- gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di alcune attività o regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

Dal quadro descritto emerge la possibilità di definire strumenti di politica fiscale che permettano il rilancio di un'area economicamente depressa dell'obiettivo Convergenza in ritardo di sviluppo economico.

**IRAP.** L'IRAP, istituita con il decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, prevede una base imponibile determinata dal valore netto della produzione, ossia dalla differenza tra il valore e il costo della produzione. Il grande problema è che nei costi della produzione non vanno considerati i costi del lavoro dipendente, né le perdite finanziarie causate da crediti persi o da interessi pagati. È proprio questo il punto fondamentale che ha fatto dell'IRAP una delle imposte più contestate e discusse: pagare sul valore della produzione senza tenere conto dei costi del personale significa far pagare l'imposta anche a chi, magari, è in passivo.

Di fatto la consapevolezza di questa anomalia è ben evidente in vari provvedimenti legislativi che hanno avuto lo scopo di «ammorbidire» questo effetto, consentendo in una qualche misura la deducibilità di parte dei costi del personale (ad esempio il cosiddetto «cuneo fiscale»). In materia di IRAP appare necessario poter adottare provvedimenti che tendano a ridurre o a eliminare temporaneamente l'IRAP a carico di potenziali nuove imprese che intendano avviare una nuova attività nella ZES di nuova istituzione.

## Focus oneri doganali

Nelle operazioni commerciali di *import* ed *export*, una delle voci di maggior rilevanza e di cui tenere conto è quella concernente i dazi doganali.

I dazi sono imposte, normalmente espresse in percentuale del valore delle merci, che colpiscono i prodotti importati all'atto della loro immissione in libera pratica nel territorio doganale dello Stato.

Dal punto di vista doganale i vantaggi per le imprese consistono nella velocizzazione delle procedure e nelle agevolazioni doganali di natura sospensiva riguardanti, ad esempio, i dazi e l'IVA. Il nuovo assetto regolamentare del Codice Doganale dell'Unione determina il fatto che ciascuno Stato membro possa designare come zone franche (e quindi come zone economiche speciali) porzioni del territorio doganale dell'Unione Europea, stabilendone la delimitazione geografica e regolamentandone i punti di entrata e di uscita.

Per immissione in libera pratica si intende l'espletamento di tutte le pratiche doganali (tra cui il pagamento del dazio, riguardante i prodotti commercializzati), atte a introdurre la merce nel territorio dello Stato destinatario, liberandola degli obblighi doganali e permettendole di circolare liberamente, fatta eccezione per quanto riguarda il pagamento di specifiche imposte di carattere fiscale (IVA, accise, imposte di consumo) dovute allo Stato di destinazione per la sua immissione in consumo.

È evidente che un'azienda straniera che decidesse di operare nell'area retro portuale dei principali porti del Mezzogiorno (Gioia Tauro, Taranto, Bari, Napoli, Cagliari, Messina, Augusta, Salerno) dovendo acquistare beni provenienti da diversi Paesi, anche extra-europei, si troverebbe davanti al problema di anticipare il pagamento dei dazi, oltre che dell'IVA, ancora prima di poter rivendere i prodotti o che le materie prime subiscano le lavorazioni necessarie per mettere in commercio il prodotto finito.

Per tali ragioni esiste il regime del deposito doganale che è il luogo, autorizzato dall'autorità doganale e sottoposto al suo controllo, deputato a immagazzinare merci non europee e senza che esse siano assoggettate ai dazi di importazione, all'IVA o a qualsiasi altra imposizione o restrizione quantitativa eventualmente prevista per la loro immissione in libera pratica.

Il regime del deposito doganale è un regime economico sospensivo in quanto, durante lo stoccaggio della merce nel deposito, il pagamento dei diritti doganali resta sospeso e la procedura sospensiva consente di negoziare le merci giacenti nel deposito come se si trovassero ancora all'estero.

L'utilizzo del deposito doganale offre indubbiamente agli operatori economici interessanti facilitazioni perché favorisce il commercio, soprattutto di transito, consentendo in qualsiasi momento la rispeditizione all'estero delle merci depositate e la loro vendita sul territorio nazionale, scegliendo il momento più vantaggioso dal punto di vista remunerativo.

Inoltre dà la possibilità di compiere acquisti nel momento in cui l'offerta nel mercato esterno è più favorevole e di vendere quando la domanda nel mercato interno o esterno è più propizia.

Accanto al regime del deposito doganale, che favorisce sostanzialmente le attività commerciali, il Codice doganale europeo prevede anche il regime di perfezionamento attivo, che dà la

possibilità all'operatore interessato di sottoporre, all'interno dell'Unione europea, le merci non europee a qualsiasi trattamento per la riparazione, la messa a punto e la trasformazione, senza l'obbligo del pagamento dei diritti doganali (dazi ed IVA) e senza che alla merce in oggetto siano applicate misure di politica commerciale.

Il regime della zona franca doganale interclusa è l'unica tipologia di zona franca contemplata dal Codice Doganale dell'Unione - CDU, le cui specifiche disposizioni di cui agli artt. da 243 a 249, sono divenute applicabili a decorrere dal 1° maggio 2016. L'intero nuovo corpus regolamentare "unionale" in materia doganale si completa anche attraverso due Regolamenti delegati e due Regolamenti esecutivi, l'ultimo dei quali ha formalmente abrogato la preesistente disciplina. Dal punto di vista dell'introduzione delle agevolazioni doganali, l'eventuale istituzione (mediante una legge) all'interno di una ZES di una zona franca doganale interclusa, ha una rilevanza fondamentale, soprattutto per quanto concerne gli effetti di natura sospensiva prodotti rispetto agli oneri doganali applicabili ad attività di importazione di merci extra UE. Inoltre, rispetto al regime del deposito doganale, "fatta salva la normativa doganale", all'interno del perimetro di una zona franca interclusa, (oltre alle operazioni di magazzinaggio, alle cd. "manipolazioni usuali" e all'attività produttiva o alla trasformazione in regime di perfezionamento attivo, da cui si generano prodotti compensatori), dopo la preventiva notifica all'autorità doganale, (salvo restrizioni di natura oggettiva e soggettiva), generalmente, è autorizzato lo svolgimento di qualsiasi attività di natura industriale (ad esempio produzione o trasformazione di merci) o commerciale (ad esempio acquisto o vendita di merci), nonché la prestazione di servizi (ad esempio attività bancarie, o assicurative, o anche soltanto di ristorazione), ai sensi dell'art. 244 CDU.

## Focus costo del lavoro

**FISCALIZZAZIONE DEGLI ONERI SOCIALI.** La richiesta avanzata da qualche tempo da parte dei *terminal* di *transshipment* (Gioia Tauro, Cagliari, Taranto) e delle associazioni di categoria (Assologistica) è quella ridurre gli oneri sociali a carico delle imprese che gestiscono i *terminal* di un importo pari al 45 per cento del totale dei contributi. Evidentemente lo Stato si dovrà fare carico del versamento di questa parte di contributi.

L'intervento in oggetto è stato dunque prospettato finora per garantire la continuità produttiva delle aziende di cui all'articolo 18 della Legge n. 84 del 1994 che operano nei porti italiani del sud Italia caratterizzati dalla prevalenza delle attività di trasbordo di contenitori (del 75 per cento del traffico annuale).

Altra modalità sulla quale si può ragionare riguarda la deroga sulla contrattazione collettiva di lavoro e sulle regole di organizzazione del mercato del lavoro, per determinare una maggiore flessibilità nell'impiego della manodopera che può costituire, nella fase iniziale degli insediamenti industriali e produttivi, una leva per lo sviluppo dell'area.

Questi tipi di intervento derivano da soluzioni analoghe già sperimentate in altri ambienti, in particolare nel settore del cabotaggio, e possono essere uno dei fattori chiave per la reale incentivazione all'insediamento di nuove imprese nell'area portuale e retroportuale dei maggiori porti del Mezzogiorno (Gioia Tauro, Taranto, Bari, Napoli, Cagliari, Messina, Augusta, Salerno).

In sintesi, la riduzione del costo del lavoro, ed un impiego più flessibile della manodopera, costituiscono una delle condizioni fondamentali per definire un quadro di incentivi che possano realmente attrarre investitori stranieri ma anche nazionali.

## **Focus incentivi**

Nell'ambito della definizione dei vantaggi da assicurare ai soggetti che intendono avviare una attività di impresa nelle ZES, possono essere previste agevolazioni finanziarie a sostegno degli investimenti privati e per la realizzazione di interventi ad essi complementari e funzionali.

La tipologia di incentivazione, i settori e le modalità per attingere sono di norma definiti con apposito decreto del Ministero dello Sviluppo Economico. I sistemi di agevolazioni riconosciuti per le ZES saranno soggetti all'approvazione da parte Commissione Europea.

Si sottolinea ancora una volta che vanno strutturate misure non solo di incentivazione per i nuovi investimenti ma anche meccanismi di tipo non fiscale, con annesse procedure semplificate. Anche per questa ragione molte aziende italiane, sia grandi imprese che piccole e medie aziende, hanno delocalizzato settori rilevanti delle proprie filiere produttive in zone economiche speciali europee ed extraeuropee.

Con misure che tendono a riequilibrare i meccanismi di convenienza per gli imprenditori è possibile, ed è anche opportuno, che si determinino le condizioni per un fenomeno di *reshoring*, vale a dire di ritorno e di riposizionamento di basi produttive che intanto si sono collocate in altri territori esterni al nostro Paese.

Gli incentivi sono misure temporanee, che devono essere calibrate in funzione della dimensione di impresa, della adeguatezza rispetto ai diversi settori di attività, della capacità di generare effettivamente un vantaggio differenziale rispetto ad altre scelte che gli imprenditori possono operare.