



**REGIONE  
PUGLIA**



# **PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO ZES INTERREGIONALE ADRIATICA**

Delibera Giunta regionale del Molise n.130 del 19.04.2019  
Delibera Giunta regionale della Puglia n.839 del 07.05.2019  
Aggiornamento AGOSTO 2019



## **INDICE**

<b>1. EXECUTIVE SUMMARY</b>	<b>9</b>
1.1 Introduzione	9
1.2 Le opzioni strategiche di fondo	10
1.3 L'architettura multipolare della ZES Interregionale Adriatica	12
1.4 L'architettura amministrativa e la governance	14
1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari	15
1.5.1 Gli strumenti agevolativi in Puglia	16
1.5.2 Gli strumenti agevolativi in Molise	17
<b>PARTE I - IL CONTESTO</b>	<b>18</b>
<b>2. IL TESSUTO ECONOMICO</b>	<b>20</b>
2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno	20
2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale	21
2.2.1 L'interscambio delle merci	21
2.2.2 L'interscambio dei servizi	22
2.2.3 Apertura internazionale	23
2.3 L'export dei principali settori pugliesi	24
2.3.1 Aerospazio	24
2.3.2 Agroalimentare	24
2.3.3 Automotive	26
2.3.4 Farmaceutico	28
2.3.5 Mobili	29
2.3.6 Tessile e abbigliamento	30
2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici	32
2.4 Il contesto socio-economico del Molise	33
2.4.1 Premessa	33
2.4.2 Demografia	33
2.4.3 Pil e valore aggiunto	34
2.4.4 Mercato del lavoro	37
2.4.5 Sistema produttivo	37
2.5 Gli scambi con l'estero del Molise	39
2.5.1. Le esportazioni: quadro complessivo	39
2.5.2 Esportazioni ed importazioni del Molise per macrosettore	40
2.5.3 I mercati di sbocco e di approvvigionamento per il Molise	43
2.6 L'Area di Crisi Complessa del territorio molisano	46
<b>3. IL QUADRO INFRASTRUTTURALE</b>	<b>48</b>

---

<b>3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi</b>	<b>48</b>
3.1.1 Approdi e dotazioni	48
3.1.2 Traffici marittimi	48
<b>3.2 Aeroporti</b>	<b>51</b>
<b>3.3 Il sistema stradale pugliese</b>	<b>52</b>
<b>3.4 Il sistema ferroviario pugliese</b>	<b>54</b>
<b>3.5 Interporti e piattaforme logistiche in Puglia</b>	<b>58</b>
3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata	58
3.5.2 Interporto Regionale della Puglia	58
3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto	59
3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana	60
3.5.5 La Piastra Logistica di Brindisi	61
<b>3.6 Il sistema infrastrutturale molisano</b>	<b>61</b>
3.6.1 Inquadramento preliminare	61
3.6.2 Mobilità di merci e persone	62
3.6.3 Le interconnessioni globali del Molise	62
<b>3.7. Nuovi interventi infrastrutturali</b>	<b>65</b>
3.7.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano	65
3.7.2 La pianificazione strategica della Regione Puglia	66
<b>PARTE II - IL PROGETTO</b>	<b>69</b>
<b>4. LA PERIMETRAZIONE DELLA ZES DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE</b>	<b>71</b>
4.1.1 Criteri generali di identificazione delle aree	71
4.1.2 Il versante pugliese della ZES	73
4.1.3 Il versante molisano della ZES	75
4.1.4 Tabelle di sintesi aree ZES Adriatica	79
<b>4.2 Polo di Foggia</b>	<b>81</b>
4.2.1 Attività da promuovere e rafforzare	81
4.2.2 Porto di Manfredonia	84
4.2.3 Aeroporto di Foggia	86
4.2.4 Zona Industriale di Cerignola	87
4.2.5 Area ASI di Manfredonia – Monte Sant'Angelo	88
4.2.6 Area ASI di Foggia Incoronata	89
4.2.7 Area PIP di Manfredonia	90
4.2.8 Area industriale di Ascoli Satriano	91
4.2.9 Area industriale di Candela	92
<b>4.3 Polo di Barletta</b>	<b>93</b>
4.3.1 Attività da promuovere e rafforzare	93
4.3.2 Porto di Barletta	94
4.3.3 Zona Industriale di Barletta	95
<b>4.4 Polo di Bari</b>	<b>96</b>
4.4.1 Attività da promuovere e rafforzare	97
4.4.2 Porto di Bari	98
4.4.2.1 Porto di Bari e il 5G	99
4.4.3 Porto di Monopoli	100

---

4.4.4 Porto di Molfetta	101
4.4.5 Aeroporto di Bari	103
4.4.6 Interporto Regionale della Puglia	104
4.4.7 Area retroportuale Molfetta	106
4.4.8 Area ASI di Bari-Modugno	107
4.4.9 MAAB	109
4.4.10 Area PIP di Bitonto	110
4.4.11 Zona Industriale di Monopoli	112
4.4.12 Zona Industriale di Altamura	113
4.4.13 Area PIP di Gravina	114
<b>4.5 Polo di Brindisi</b>	<b>115</b>
4.5.1 Attività da promuovere e rafforzare	115
4.5.2 Porto di Brindisi	119
4.5.3 Aeroporto di Brindisi	121
4.5.4 Area ASI di Brindisi	122
4.5.5 Area ASI di Fasano	125
4.5.6 Area ASI di Ostuni	126
<b>4.6 Polo di Lecce</b>	<b>128</b>
4.6.1 Attività da promuovere e rafforzare	129
4.6.2 Area ASI di Lecce-Surbo	130
4.6.3 Area ASI di Nardò-Galatone	131
4.6.4 Area ASI di Galatina-Soletto	132
4.6.5 Area industriale di Casarano	133
4.6.6 Area industriale di Matino	134
4.6.7 Centro Intermodale di Melissano	135
<b>4.7 Polo di Termoli-Larino</b>	<b>135</b>
4.7.1 Attività da promuovere e rafforzare	135
4.7.2 Nucleo Industriale della Valle del Biferno	136
4.7.3 Area portuale e retro portuale di Termoli	138
4.7.4 Area Interporto di Termoli	139
4.7.5 Area P.I.P. di Larino	140
<b>4.8 Polo di Campobasso-Bojano</b>	<b>141</b>
4.8.1 Attività da promuovere e rafforzare	141
4.8.2 Nucleo Industriale di Campobasso-Bojano (località Campochiaro)	141
4.8.3 Area Industriale di Campobasso	143
4.8.4 Area Industriale di Bojano	144
<b>4.9 Polo di Isernia-Venafro</b>	<b>145</b>
4.9.1 Attività da promuovere e rafforzare	145
4.9.2 Nucleo Industriale di Isernia-Venafro – lotti liberi (località Pozzilli)	146
4.9.3 Nucleo Industriale di Isernia-Venafro – lotti rivenienti da dismissioni (località Pozzilli)	147
4.9.4 Area Industriale di Venafro	148
4.9.5 Area P.I.P. di Carpinone	149
4.9.6 Area industriale di Pettoranello del Molise	150
<b>5. L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO</b>	<b>151</b>
<b>5.1 Premessa</b>	<b>151</b>
<b>5.2 Il sistema degli incentivi pubblici</b>	<b>151</b>
<b>5.3 L'attrazione degli investimenti privati</b>	<b>152</b>

---

<b>5.4 Stima dell'impatto economico e sociale in Puglia</b>	<b>153</b>
5.4.1 Ristrutturazione nella supply chain di Leonardo Divisione Elicotteri	154
5.4.2 La dismissione della centrale a carbone dell'Enel di Cerano	154
5.4.3 Problematiche occupazionali nell'agglomerato di Brindisi	154
5.4.4 Incrementi occupazionali in altre aree della ZES Adriatica	155
5.4.5 Prospettive di crescita occupazionale	155
<b>5.5 Stima dell'impatto economico e sociale in Molise</b>	<b>157</b>
<b>PARTE III - IL FUNZIONAMENTO</b>	<b>158</b>
<b>6. SEMPLIFICAZIONI E GOVERNANCE</b>	<b>160</b>
<b>6.1 Orientamento generale</b>	<b>160</b>
<b>6.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia</b>	<b>162</b>
<b>6.3 Quadro normativo ed amministrativo regionale del Molise</b>	<b>165</b>
6.3.1 L'Agenda digitale Molise	167
<b>6.4 Governance della ZES del Mar Adriatico Meridionale</b>	<b>169</b>
6.4.1 Il livello strategico-politico	171
6.4.1.1 Il Comitato di indirizzo	171
6.4.1.2 La Cabina di Pilotaggio Interregionale	172
6.4.2 Il livello gestionale-amministrativo	173
6.4.2.1 Il SUA	173
6.4.2.2 L'Ufficio ZES	174
6.4.2.3 La struttura di progetto in Puglia	175
6.4.2.4 La struttura di progetto in Molise	176
<b>6.5 Linee guida per un piano di marketing integrato</b>	<b>178</b>
6.5.1 Le fasi del piano di marketing integrato	179
6.5.2 Strumenti attivabili e aspetti finanziari	180
<b>7. AGEVOLAZIONI FISCALI E FINANZIARIE</b>	<b>183</b>
<b>7.1 Orientamento generale</b>	<b>183</b>
<b>7.2 Gli strumenti finanziari a supporto della ZES: il versante pugliese</b>	<b>184</b>
7.2.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.) Puglia	189
7.2.1.1 I Contratti di Programma	191
7.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)	192
7.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo	194
7.2.1.4 Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	194
7.2.1.5 TecnoNidi	196
7.2.1.6 N.I.D.I.	198
7.2.1.7 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	199
7.2.1.8 Fondo di Garanzia PMI	201
7.2.1.9 Estrazione dei talenti	201
7.2.2 Il rilancio delle aree di crisi industriale – legge 181/1989	203
7.2.2.1 Le aree di crisi industriale non complessa in Puglia	203
<b>7.3 Gli strumenti finanziari a supporto della ZES: il versante molisano</b>	<b>205</b>
7.3.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.) Molise	206

---

---

7.3.2 Strumenti Finanziari	209
<b>APPENDICI</b>	<b>212</b>
<b>A. QUADRO NORMATIVO E MODALITÀ ATTUATIVE</b>	<b>214</b>
<b>A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale</b>	<b>214</b>
<b>A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco</b>	<b>216</b>
<b>A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari</b>	<b>218</b>
A.3.1 Il Comitato di Indirizzo delle ZES	219
A.3.2 Benefici economici e condizioni operative	220
A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017	224
A.3.4 Il secondo d.p.c.m. ex art. 5 l. n. 123/2017	226
<b>A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia</b>	<b>228</b>
<b>B. I SISTEMI DI IMPRESA NELLE AREE PUGLIESI DELLA ZES</b>	<b>232</b>
<b>B.1 Polo di Foggia</b>	<b>232</b>
B.1.1 L'agglomerato industriale di Foggia-Incoronata	232
<b>B.2 Polo di Barletta</b>	<b>233</b>
B.2.1 Il "caso" Cofra	234
<b>B.3 Polo di Bari</b>	<b>236</b>
B.3.1 L'agglomerato industriale di Bari-Modugno	236
B.3.2 Caratteri e specializzazioni significative dell'area ASI di Bari-Modugno	237
B.3.3 I fatturati di alcune aziende della zona industriale di Bari-Modugno	238
B.3.4 Primati nazionali di alcuni stabilimenti localizzati nell'area di Bari	239
B.3.5 Presenze industriali significative in altre aree del Polo di Bari	240
B.3.6 Il valore aggiunto della Città Metropolitana di Bari	240
<b>B.4 Polo di Brindisi</b>	<b>241</b>
B.4.1 Il settore chimico	242
B.4.2 Il settore aeronautico	244
B.4.3 Il settore energetico	245
B.4.4 Le dodici aziende leader dei comparti trainanti	247
<b>B.5 Polo di Lecce</b>	<b>248</b>
B.5.1 L'agglomerato industriale di Lecce-Surbo	250
B.5.2 L'agglomerato industriale di Galatina-Soletto	251
B.5.3 L'agglomerato industriale di Nardò-Galatone	251
<b>C. LE SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI NELLE AREE MOLISANE DELLA ZES</b>	<b>252</b>
<b>C.1 Il quadro di riferimento sulle attività di specializzazione territoriale</b>	<b>252</b>
<b>C.2 L'Innovazione in Molise</b>	<b>254</b>
<b>C.3 Il fabbisogno infrastrutturale nelle aree industriali del Molise</b>	<b>257</b>

---

<b>D. IL PERCORSO DI DEFINIZIONE DEL PIANO STRATEGICO</b>	<b>264</b>
<b>D.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia</b>	<b>264</b>
<b>D.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia</b>	<b>267</b>
<b>D.3 Il percorso partenariale in Molise</b>	<b>272</b>

## 1. Executive summary

### 1.1 Introduzione

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

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

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

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

Riguardo alla dimensione interregionale della ZES Adriatica, va rilevato che l’art. 4 bis del decreto-legge 91/2017, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, prevede che *“le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un’area portuale avente le caratteristiche di cui al comma 2”*. La proiezione di buona parte del tessuto produttivo molisano verso l’area adriatica pugliese, la contiguità geografica tra territori e l’assenza di aree portuali aventi le caratteristiche definite dalla norma, ha portato la Regione Molise a scegliere di partecipare, con la Regione Puglia, alla costituzione di una ZES in forma associativa.

Partendo da un rapporto consolidato nel tempo – dai sistemi agricoli e commerciali attivati attraverso i tratturi, alle relazioni culturali sempre rilevanti, alle esperienze che, negli ultimi anni, vedono le due regioni condividere esperienze turistiche, culturali, logistiche, trasportistiche anche maturate nei progetti di cooperazione transnazionale e transfrontaliera – il Molise ha espresso grande interesse per l’adesione ad un programma di condivisione strategica con la Regione Puglia.

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

1. **Parte I - “Il Contesto”**, in cui vengono forniti gli elementi principali che delineano gli assetti regionali in termini di sistemi produttivi, di interscambio commerciale e di infrastrutture;
2. **Parte II - “Il Progetto”**, in cui sono individuati e descritti le aree incluse nella perimetrazione della ZES, i settori di attività economica da rafforzare e promuovere, gli impatti sociali ed economici attesi;
3. **Parte III - “Il Funzionamento”**, dedicata agli aspetti di *governance* della ZES, inclusi i regimi agevolativi e le semplificazioni amministrative.

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

## 1.2 Le opzioni strategiche di fondo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Preme in ogni caso sottolineare come, al di là delle agevolazioni fiscali, delle semplificazioni amministrative e regolamentari e degli altri vantaggi che l'istituzione di una ZES potrà

determinare sui territori in essa ricompresi, la valenza strategica di questa operazione sta soprattutto nel costituire una preziosa opportunità per affrontare in maniera finalmente integrata le politiche regionali di sviluppo industriale, in un’ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale e di crescita intelligente, all’interno di un quadro di opzioni strategiche condivise e di un migliore raccordo tra gli attori pubblici e privati del territorio. Se si riuscirà a cogliere questa sfida, allora i benefici della creazione della ZES non si limiteranno a quelli, pur sempre limitati, fruibili dalle aziende in essa insediate, ma si riverbereranno, con effetto di sistema, sull’intera economia delle due regioni.

### 1.3 L’architettura multipolare della ZES Interregionale Adriatica

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

La sezione molisana della ZES Adriatica si sviluppa secondo l’asse longitudinale est-ovest che parte dal porto di Termoli e attraversa, passando per il Capoluogo, tutta la regione fino alla città di Venafro, al confine con Lazio e Campania. Tale asse ideale è quello su cui si concentrano le aree industriali regionali a maggiore rilevanza e, in definitiva, i poli produttivi di maggiore consistenza e ragionevole tiraggio nei confronti della strategia. Non è immediato, per il Molise, proporre una specializzazione settoriale netta per area geografica, tuttavia è possibile delineare una segmentazione di massima che, tradizionalmente, vede una vocazione produttiva legata all’automotive, all’agroalimentare, alla chimica e al turismo per l’area costiera; all’agroalimentare e alla manifattura per l’area centrale; al tessile e al meccanico per l’area occidentale.

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

La ZES Adriatica include dunque i porti di Termoli, Manfredonia, Barletta, Bari, Brindisi, Monopoli e Molfetta, nonché le aree aeroportuali di Foggia, Bari e Brindisi, e le aree produttive che gravitano, per la Puglia, attorno ai cinque poli principali di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce e, per il Molise, attorno ai poli di Termoli, Larino, Campobasso-Bojano e Isernia-Venafro. Ciascuno di essi è caratterizzato da:

- a) un buon livello di coesione e interconnessione interna, a livello economico e logistico;
- b) un grado significativo di specializzazione settoriale;

c) un alto livello di connessione fisica e funzionale con uno o più porti.

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

Le tabelle seguenti sintetizzano le scelte effettuate per le aree pugliesi e molisane.

Polo	Foggia	Barletta	Bari	Brindisi	Lecce
<b>Estensione</b>	442,73 Ha	267,12 Ha	761,49 Ha	775,83 Ha	381,32 Ha
<b>Comuni interessati</b>	Foggia Manfredonia Monte Sant’Angelo Cerignola Ascoli Satriano Candela	Barletta	Bari Molfetta Modugno Bitonto Altamura Gravina Monopoli	Brindisi Fasano Ostuni	Lecce Surbo Galatina Soletto Nardò Galatone Casarano Matino Melissano
<b>Snodi logistici</b>	Porto Manfredonia	Porto Barletta	Porto Bari Porto Monopoli Porto Molfetta Aeroporto Bari Interporto Bari	Porto Brindisi Aeroporto Brindisi	Porto Brindisi Aeroporto Brindisi
<b>Settori di riferimento</b>	Aeronautica Agroalimentare Automotive Logistica Meccanica	Agroalimentare Logistica Meccanica TAC	Agroalimentare Automotive Elettromedicale Farmaceutico ICT Logistica Meccanica Meccatronica Mobilio Nautica	Aerospaziale Chimica Energia Farmaceutico	Agroalimentare Meccanica TAC

Polo	Termoli	Campobasso	Isernia
<b>Estensione</b>	196,49 Ha	117,33 Ha	52,57 Ha
<b>Comuni interessati</b>	Termoli Larino	Campobasso Bojano	Isernia Venafro Carpinone Pettoranello
<b>Snodi logistici</b>	Porto di Termoli		
<b>Settori di riferimento</b>	Automotive Chimico Agroalimentare Manifatturiero Servizi	Agroalimentare Chimico Manifatturiero Servizi	Meccanico Tessile Manifatturiero Servizi

L'estensione complessiva delle aree individuate per la ZES del Mar Adriatico Meridionale è pari ad **ettari 2.994,88** di cui **2.628,49** in Puglia e **366,39** in Molise. Si è convenuto di allocare le dotazioni residue di **ettari 261,10** in Puglia e **149,61** in Molise tramite avvisi pubblici. La dotazione finale totale della ZES del Mar Adriatico Meridionale sarà dunque pari ad **ettari 3.405,59** di cui **2.889,59** sul versante pugliese e **516,00** su quello molisano.

#### 1.4 L'architettura amministrativa e la governance

In materia di semplificazione ed accelerazione dei procedimenti<sup>1</sup>, le regioni Puglia e Molise ritengono di doversi affidare, in ottemperanza all'attuale quadro normativo, a poche ma incisive misure che – in coerenza con i criteri di **economicità, efficacia, imparzialità, pubblicità, legalità e trasparenza** già enunciati dalla legge 241/90 – promuovano e garantiscano l'insediamento e lo sviluppo di imprese in area ZES.

Al di là del percorso di semplificazione amministrativa che le due regioni hanno da tempo avviato attraverso l'adozione di leggi regionali, regolamenti e linee guida, esse intendono proporre, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti, un **set di misure comuni da applicare a livello gestionale-amministrativo**.

Di seguito le proposte più rilevanti:

- utilizzare, nell'ambito dei procedimenti autorizzativi, **regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività** o, comunque, regimi il più possibile semplificati;
- individuare, per chiunque abbia interesse a investire in area ZES, lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, come responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990; lo Sportello si avvarrà delle Strutture di Progetto di Puglia e Molise, con riguardo a tutti gli aspetti procedurali e amministrativi, funzionali al completamento del procedimento, e di un Ufficio ZES, per tutti gli aspetti informativi e pre-istruttori;
- trasferire alla **competenza esclusiva del Comitato di indirizzo** – che la esercita attraverso la descritta struttura operativa – la formazione e il rilascio di **un'autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle di provvedimenti legislativi che disciplinino tale fattispecie. L'autorizzazione unica sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano comunque essere resi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Consorzi ASI ecc.), attraverso lo strumento della conferenza di servizi semplificata (art.14-bis, legge 241/90), in ottemperanza a quanto previsto dal riformato art. 5 comma 1 lett. a) del decreto-legge 91/2017;
- individuare le procedure di insediamento in area ZES come procedure di **interesse pubblico strategico**, pertanto avente carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi;
- **ridurre i tempi** previsti per l'espletamento delle procedure, in applicazione dell'attuale normativa in tema di semplificazione (d.p.r. 194/2016 - Regolamento

---

<sup>1</sup> Ci si riferisce a quanto verrà approvato dalla Cabina di regia nazionale, così come previsto dall'art. 5 comma 1, lettera a)-*quinques* del d.l. 91/2017 riformato.

recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi; legge 241/1990 e s.m.i. ed altra; d.l. 91/2017);

- procedere alla **soppressione di norme e leggi** non più attuali e/o alla creazione di testi unici in materie specifiche (norme ambientali regionali, pianificazione e gestione del territorio, attività produttive);
- definire le procedure di **deroga** ed i poteri sostitutivi;
- adottare la **conferenza di servizi semplificata** quale unico strumento operativo per l'acquisizione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati;
- procedere alla completa **digitalizzazione** dei procedimenti autorizzativi;
- definire modalità comuni di **verifica e controllo** degli obiettivi attesi.

La Regione Puglia e la Regione Molise si impegnano, altresì, ad **accogliere in toto** tutte le indicazioni in materia di semplificazioni individuate dal decreto-legge 91/2017, comprese quelle che verranno approvate dalla Cabina di regia nazionale, secondo quanto disposto dall'art.5 comma 1, lettera a)-*quinques* del d.l. richiamato.

La *governance* della ZES Adriatica è articolata – secondo un approccio integrato – attorno ad una struttura che vede il **Comitato di Indirizzo** in relazione funzionale e programmatica con:

- una **Cabina di pilotaggio** interregionale, presieduta dal Segretario generale dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale (AdSPMAM), con funzioni di supporto al Comitato di Indirizzo per le attività di pianificazione, regolamentazione, monitoraggio e collegamento con le strutture operative regionali;
- lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale che, in qualità di responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990, si avvarrà delle **Strutture di Progetto** della Regione Puglia e della Regione Molise nonché dell'**Ufficio ZES**, istituendo presso l'AdSPMAM.

## 1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari

Gli strumenti fiscali e finanziari, che verranno messi a disposizione da Regioni ed enti locali, saranno indispensabili per migliorare la competitività e l'attrattività delle ZES, specie in relazione delle **limitazioni al credito d'imposta**, dell'istituzione delle **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**, della **concorrenza** tra le ZES del Meridione d'Italia e tra queste ultime e le ZLS create nel nord-Italia e le ZES estere.

Secondo l'art. 6 lettera g) del d.p.c.m. del 25 gennaio 2018 n.12, il Piano di sviluppo strategico dovrà contenere, tra l'altro, "l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge".

Nel solco tracciato dalla previsione normativa, la Regione Puglia e la Regione Molise stanno considerando l'opportunità di **ridurre la pressione fiscale** di loro competenza all'interno delle aree della ZES Interregionale Adriatica; allo stesso modo, stanno facendo i Consorzi ASI di Puglia e i Nuclei Industriali del Molise.

Di seguito, le **agevolazioni fiscali e finanziarie** ipotizzate su scala regionale.

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
IRAP	Imprese in area ZES	Rimodulazione dell'imposta.
Spese pratica di istruttoria: - Consorzi ASI Puglia - Nuclei Industriali Molise	Imprese in area ZES	Esenzione dal pagamento delle relative spese d'istruttoria.
<b>Le agevolazioni in materia IRAP sono soggette a vincoli comunitari, temporali e regolamentari nonché ad obblighi dichiarativi; la loro previsione è meramente indicativa e verrà meglio definita dalle strutture competenti a seguito dell'istituzione della ZES Interregionale Adriatica.</b>		

Ulteriore supporto alle aziende che decidano di investire nei territori della ZES Interregionale Adriatica potrà essere fornito dagli strumenti finanziari già presenti nelle rispettive offerte regionali.

### 1.5.1 Gli strumenti agevolativi in Puglia

L'offerta pugliese si preoccupa di garantire l'appetibilità della ZES Interregionale Adriatica attraverso un ventaglio di opportunità che permetta di integrare, in maniera circolare, l'offerta nazionale già esistente ad una programmazione regionale pienamente coerente e compatibile con gli obiettivi e i divieti comunitari: pronta a recepire ed intercettare i fabbisogni di imprese e cittadini affinché possa costituirsi – di concerto – una forma del tutto nuova di “governo responsabile del territorio”.

Un mix di strumenti e di incentivi, basati sulle leve e i principi di **ricerca ed innovazione, competitività ed occupazione, sostenibilità e qualità ambientale, lungimiranza e merito**, messo al servizio di coloro i quali intendano investire nella componente pugliese della ZES Adriatica.

In tabella, le proposte più significative:

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
Contratti di Programma	Imprese di grande dimensione. Possono aderire anche piccole e medie imprese, in regime di contabilità ordinaria	Finanzia programmi di investimento (ricerca e sviluppo; progetti industriali per lo sfruttamento di tecnologie o soluzioni innovative)
PIA (Pacchetti Integrati di Agevolazione)	Medie imprese (sia singolarmente che con eventuale coinvolgimento di altre PMI)  Imprese di piccole dimensioni	Finanzia progetti integrati (produzione di beni e/o servizi) con investimenti in ricerca e sviluppo e/o in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione
PIA Turismo	Micro, piccole e medie imprese	Finanzia investimenti per il recupero ed il riutilizzo di strutture già esistenti
Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	Imprese di piccola e media dimensione	Finanzia investimenti di imprese che operano in alcuni settori (es. manifatturiero, commercio, ICT artigianato)
TecnoNidi	Imprese di piccola dimensione (es. <i>start-up</i> innovative)	A agevolazioni per avvio o sviluppo piani di investimento a contenuto tecnologico
N.I.D.I.	Soggetti svantaggiati e imprese inattive costituite da non più di 6 mesi (dalla presentazione)	Finanzia investimenti finalizzati alla creazione di nuove imprese e al ricambio generazionale

della domanda)		
Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	Micro, piccole e medie imprese	Agevolazioni per investimenti in: efficienza energetica; cogenerazione ad alto rendimento; produzione di energia da fonti rinnovabili
Fondo Garanzia PMI	Micro, piccole e medie imprese; liberi professionisti	Concessione garanzie per finanziamenti
Estrazione dei talenti	Team di aspiranti imprenditori innovativi	Finanzia percorsi personalizzati di accompagnamento alla creazione d'impresa
Legge 181/89	Imprese in area di crisi industriale non complessa	Finanziamento di programmi di investimento

### 1.5.2 Gli strumenti agevolativi in Molise

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
Contratti di Programma	Imprese di grande dimensione. Possono aderire anche piccole e medie imprese, in regime di contabilità ordinaria	Finanzia programmi di investimento (ricerca e sviluppo; progetti industriali per lo sfruttamento di tecnologie o soluzioni innovative)
Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	Imprese di piccola e media dimensione	Finanzia investimenti di imprese che operano in alcuni settori e/o costituiscono start up (es. manifatturiero, commercio, ICT artigianato)
Aiuti per la sostenibilità ambientale	Micro, piccole e medie imprese	Agevolazioni per investimenti in: efficienza energetica; cogenerazione ad alto rendimento; produzione di energia da fonti rinnovabili
Fondo Garanzia e prestito PMI Partecipazione capitale di rischio	Micro, piccole e medie imprese; liberi professionisti	Concessione garanzie per investimenti ed attivazione start up innovative

## PARTE I - IL CONTESTO



## 2. Il tessuto economico

### 2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno

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

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

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

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

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

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

*Sul fronte della domanda interna hanno sostanzialmente tenuto i consumi delle famiglie, con una crescita, nel 2015 rispetto al 2014, di circa 1,5 punti percentuali, mentre, rispetto agli investimenti, l'analisi degli ultimi 15 anni, tra il 2000 e il 2014, mostra un trend fortemente negativo con un calo da circa 13,9 miliardi di euro del 2000 a 10,5 miliardi del 2014 (ovvero, con una contrazione di 3,4 miliardi di euro).*

*In tema di occupazione, nel periodo 2008-2015, a fronte di una contrazione complessiva di 107.000 occupati, si osserva un aumento dell'occupazione con bassa qualità (skill) sia tra i*

*“colletti bianchi” sia tra i “colletti blu” e per le due componenti maschile e femminile (circa 56.000 occupati in più).*

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

Per quanto riguarda le imprese, il rapporto sulla Puglia della Banca d'Italia del 2016 evidenzia che<sup>2</sup>:

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

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

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

## 2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale<sup>3</sup>

### 2.2.1 L'interscambio delle merci

Nel periodo 1995-2016, le esportazioni di merci del Mezzogiorno sono cresciute di 1,1 punti percentuali, grazie soprattutto alle buone performance di Basilicata, Sicilia e Sardegna. Nel periodo considerato l'andamento del dato è stato comunque molto variabile, con bruschi cambiamenti nei segni e nelle dimensioni delle variazioni di quota, una variabilità in larga misura imputabile alle regioni insulari e alla loro specializzazione nel settore degli idrocarburi. Quotando dal Rapporto ICE 2016-2017: *“tra il 2008 e il 2009 si è verificata una contrazione delle esportazioni del 30 per cento circa, la più intensa tra le diverse ripartizioni territoriali. Il recupero dei livelli pre-crisi si è compiuto l'anno seguente e nel 2012 la quota ha superato il precedente livello di massimo. Nel biennio successivo però le vendite di merci sono tornate a diminuire e, nonostante i recenti segnali di ripresa, la quota del Mezzogiorno sulle esportazioni nazionali si attesta oggi su livelli inferiori a quelli del 2000.”*

<sup>2</sup>“Economie regionali - L'economia della Puglia, Numero 16 - giugno 2017”, Banca d'Italia

<sup>3</sup> I dati riportati nel presente capitolo sono tratti dal “Rapporto ICE 2016-2017 - L'Italia nell'economia Internazionale”.

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

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

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

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

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

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

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

### **2.2.2 L'interscambio dei servizi**

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

Anche le importazioni di servizi sono cresciute a livello nazionale (+5,6%), mentre nel Mezzogiorno, ad eccezione di Campania, Puglia e Sardegna, tutte le regioni hanno

registrato un calo dei servizi acquistati dall'estero, contribuendo negativamente alla dinamica aggregata dell'area (-0,9 per cento). La Puglia ha visto in particolare un incremento del 3,5% con un valore assoluto nel 2016 pari a 660 M€.

### 2.2.3 Apertura internazionale

Il Rapporto ICE 2016-2017 definisce due indici di apertura internazionale delle regioni italiane: il grado di penetrazione delle importazioni (espresso come rapporto tra importazioni di beni e servizi e domanda interna<sup>4</sup>) e la propensione a esportare (quest'ultima misurata sia come rapporto tra esportazioni di beni e servizi e PIL regionale, sia in termini di valore delle esportazioni per occupato).

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

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

Interessante anche il dato relativo al **numero delle imprese esportatrici** per regione, che vede il Mezzogiorno posizionarsi molto bene in termini di incremento 2016-2015 (+0,8% rispetto ad un -0,3% a livello nazionale), un incremento a cui contribuisce anche la Puglia con il suo +3,3% e i 6.133 esportatori presenti nella regione.

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

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

---

<sup>4</sup> La domanda interna è calcolata sottraendo al PIL regionale le esportazioni e sommando le importazioni di beni e servizi.

## 2.3 L'export dei principali settori pugliesi

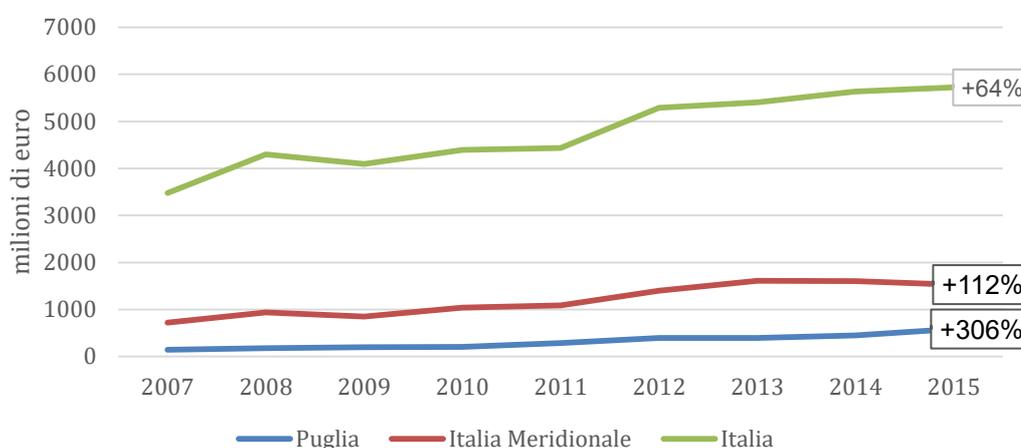
### 2.3.1 Aerospazio

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

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

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

Andamento delle esportazioni 2007-2015 nella filiera Aerospaziale<sup>5</sup> (valori assoluti)



Fonte: Elaborazioni ARTI su dati COEWEB ISTAT

### 2.3.2 Agroalimentare

Una analisi comparata delle esportazioni del settore agroalimentare nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2009 e il 2013 un moderato incremento, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania.<sup>6</sup>

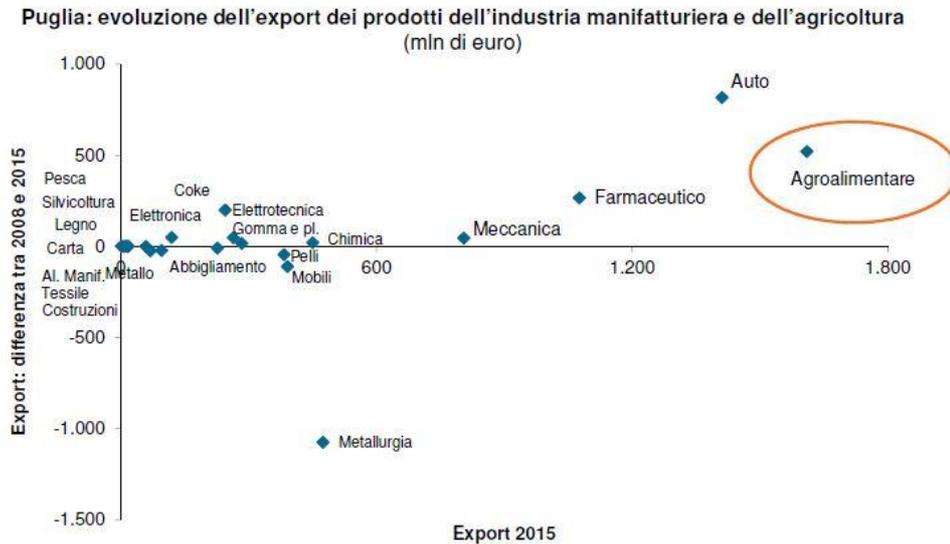
Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CA10 "Prodotti alimentari", CA11 "Bevande" e CA12 "Tabacco" hanno complessivamente esportato per un valore di 0,801 Miliardi di Euro, pari allo 11,2% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con una incidenza sul totale nazionale di settore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

<sup>5</sup> I dati si riferiscono al Settore C30.3 (Aeromobili, veicoli spaziali e relativi) della classificazione Ateco 2007

<sup>6</sup> "Piano Export Sud per le Regioni della Convergenza", gennaio 2015

<sup>7</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

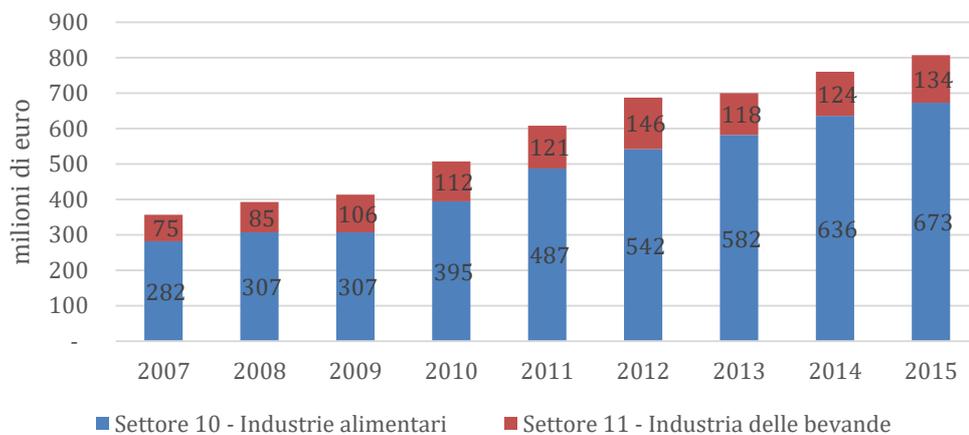
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'agroalimentare (agricoltura più agroindustria) sia il primo settore regionale per valore delle esportazioni e il secondo per crescita.



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

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

#### Esportazioni di merci, settore Agroalimentare (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

In termini generali, il settore è caratterizzato da:

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

Dati interessanti emergono dal monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo<sup>8</sup>: tra i distretti con il calo delle esportazioni più elevato in valore assoluto nei primi nove mesi del 2016 troviamo l'ortofrutta del barese (-20,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, imputabile in larga parte alle colture agricole non permanenti, quali ortaggi e meloni).

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

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

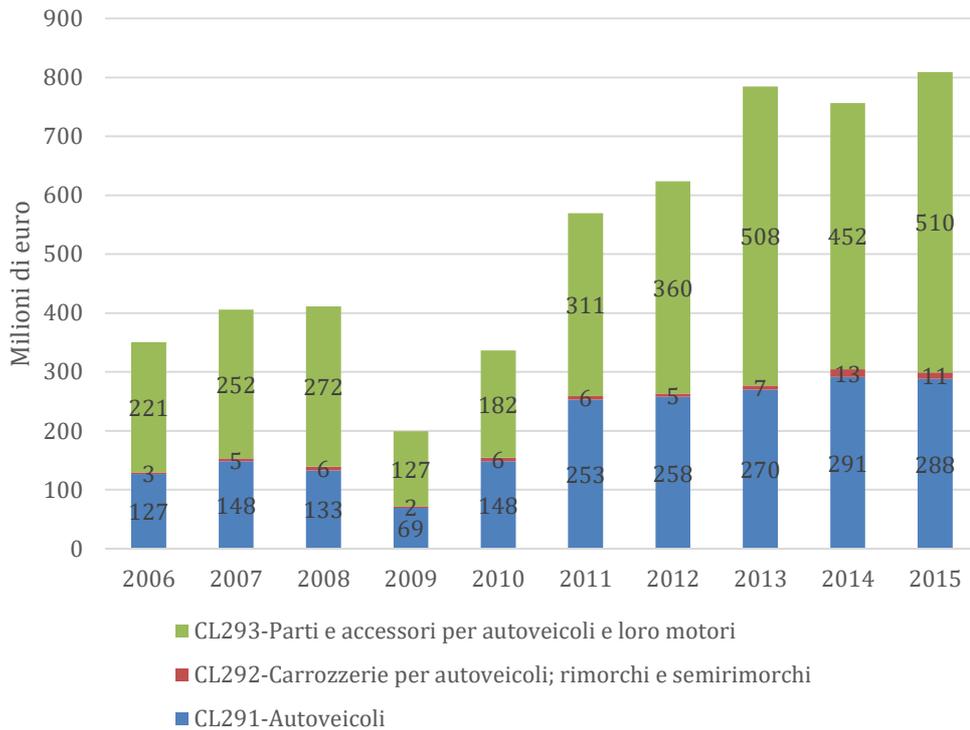
### 2.3.3 Automotive

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

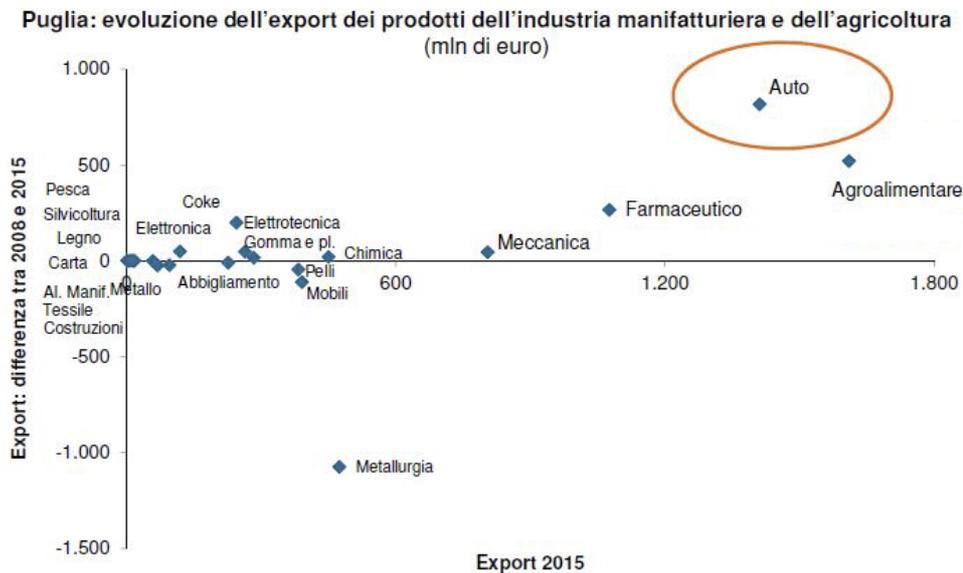
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'automotive rappresenti il secondo settore regionale per valore delle esportazioni e il primo per crescita.

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

Esportazioni di merci, settore Automotive (migliaia di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

Il monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo<sup>9</sup> registra una buona performance della specializzazione “Automotive” del distretto della Meccatronica

<sup>9</sup>"Monitor dei Distretti", Direzione Studi e Ricerche Gruppo Intesa San Paolo, gennaio 2017

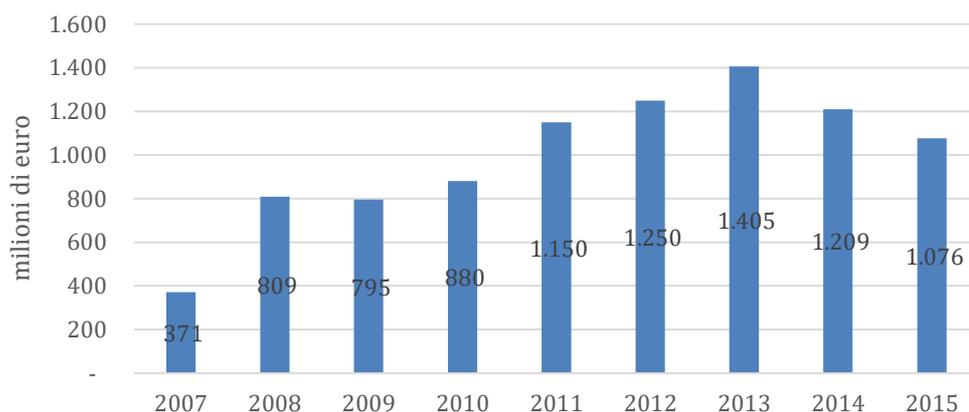
del barese, con una variazione percentuale nominale delle esportazioni nel 2015 pari a +124.

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

### 2.3.4 Farmaceutico

Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CF21 "Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici" hanno esportato per un valore di 1,076 Miliardi di Euro, pari al 15% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero. L'incidenza dell'intero settore CF "Articoli farmaceutici, chimico medicinali e botanici" sul totale nazionale di settore è stato del 5,8% nel 2014, del 4,9% nel 2015 e del 5,1% nel 2016. La variazione % annuale è stata del +0,3% nel 2016 e del -11% nel 2015, peggiore quest'ultima sia della media dell'Italia meridionale e insulare che di quella nazionale (rispettivamente -6,2% e +4,5%).<sup>10</sup>

#### Esportazioni di merci, settore Farmaceutico<sup>11</sup> (milioni di euro)



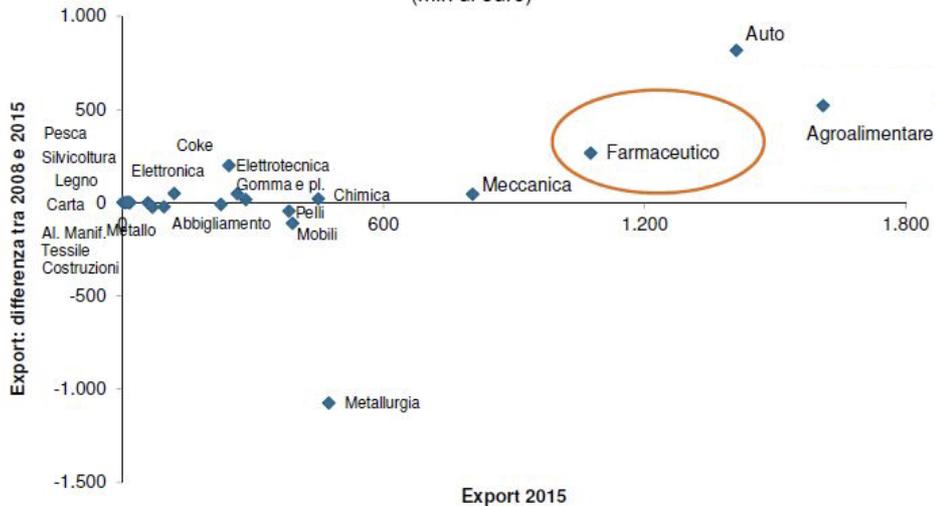
Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

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

<sup>10</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia.

<sup>11</sup> I dati si riferiscono al settore Settore 21 (Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici) della classificazione Ateco 2007.

**Puglia: evoluzione dell'export dei prodotti dell'industria manifatturiera e dell'agricoltura**  
(mln di euro)



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

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

Significativo il dato provinciale: Bari è al quinto posto a livello nazionale e al primo nel Sud nel 2016, con un valore di 1.044 milioni di Euro, pari al 4,9% del totale farmaceutica nazionale, al 31,4% del totale manifatturiero provinciale e al 91,4% delle esportazioni hi-tech provinciali.<sup>12</sup>

### 2.3.5 Mobili

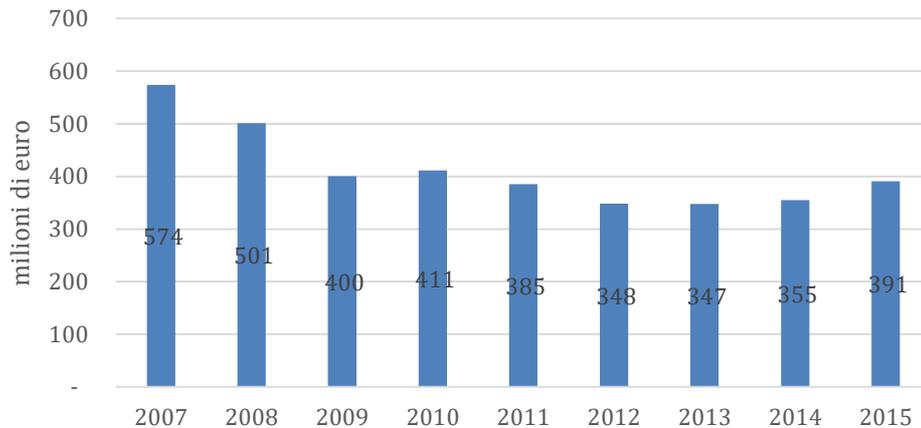
Nel 2015, le aziende afferenti al codice ATECO C31 "Fabbricazione di mobili" ha complessivamente esportato per un valore di 391 Milioni di Euro, pari allo 5,4% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con una incidenza sul totale nazionale di settore del 4,2% (era il 4,1% nel 2014). Dopo la stagnazione degli anni 2012-2014, il trend delle esportazioni è positivo (+10,1% nel 2015 rispetto al 2014), più alto della media dell'Italia meridionale e insulare e di quella nazionale (rispettivamente +9,0% e +6,5%).<sup>13</sup>

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

<sup>12</sup> "Indicatori farmaceutici", Farindustria Centro Studi, Giugno 2017

<sup>13</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

### Esportazioni di merci, settore Mobili (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

### 2.3.6 Tessile e abbigliamento

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

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

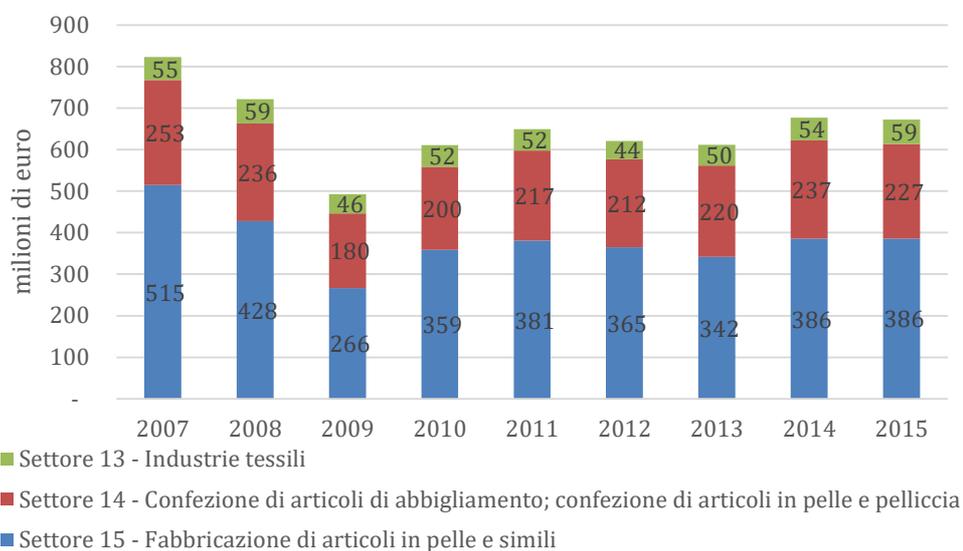
Una analisi comparata delle esportazioni del settore TAC nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2011 e il 2013 una lieve flessione, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania<sup>14</sup>. Anche i dati ISTAT elaborati dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo confermano una sostanziale stasi delle esportazioni del settore tra il 2008 e il 2015.

Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CB13 "Prodotti tessili", CB14 "Articoli di abbigliamento" e CB15 "Articoli in pelle e simili" hanno complessivamente esportato per un valore di 0,669 Miliardi di Euro, pari al 9,3% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con una incidenza sul totale nazionale di settore dello 1,4%, lo stesso valore del 2014. Da sottolineare il peso diverso dei tre settori del TAC: i prodotti in cuoio rappresentano il 57,2% dell'export totale del settore, a seguire l'abbigliamento con il 33,9% e i prodotti tessili con l'8,8%.

<sup>14</sup> "Piano Export Sud per le Regioni della Convergenza", gennaio 2015

Il trend complessivo delle esportazioni è negativo (-1,4% nel 2015 rispetto al 2014), a fronte di un trend nazionale positivo (+1,7%). All'interno del TAC, la flessione è maggiore riguarda l'abbigliamento e gli articoli in pelle, mentre i prodotti tessili marcano un incremento relativo del 7,4%.<sup>15</sup>

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



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

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

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

<sup>15</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

### 2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici

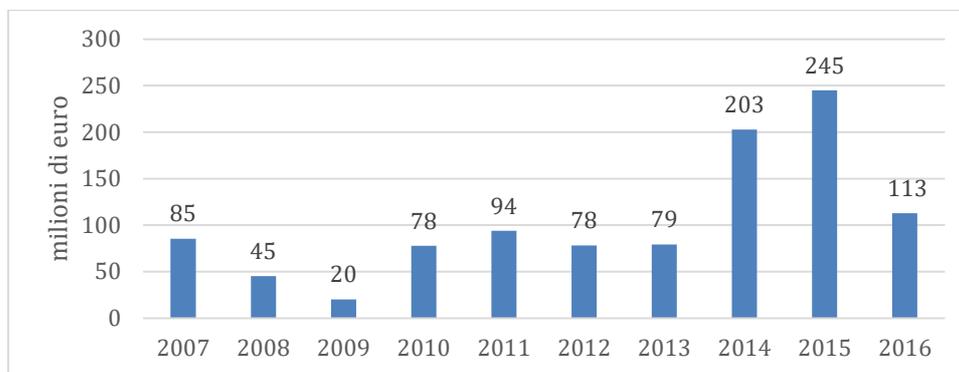
I prodotti energetici (petroli raffinati) e metallurgici (semilavorati dell'industria siderurgica) sono tra le principali merci in partenza dal porto di Taranto, mentre parte delle merci in partenza da Brindisi è costituita da prodotti chimici di base; è dunque interessante esaminare l'andamento complessivo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

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

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

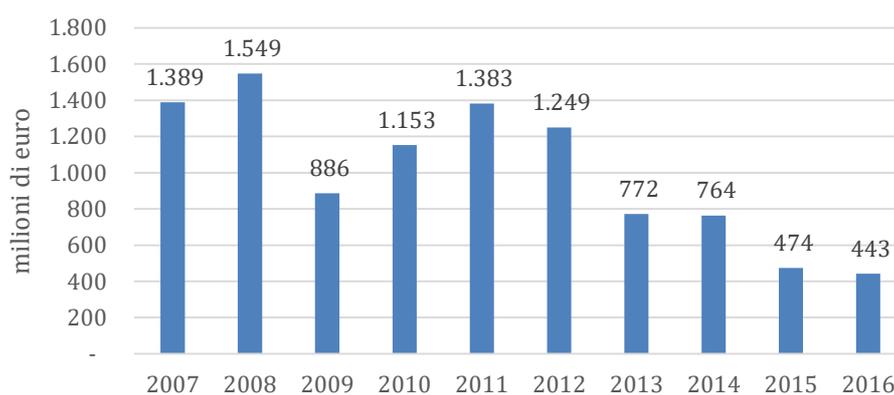
Più stabile l'export di prodotti chimici, che tra il 2010 e il 2016 oscilla intorno ad un valore medio di 466 Milioni di Euro.

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



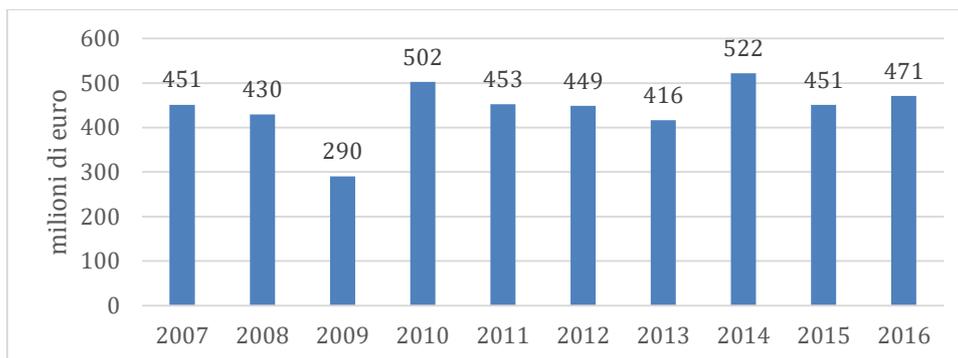
Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CD19)

#### Esportazioni di merci, metallurgia (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CH24)

### Esportazioni di merci, prodotti chimici (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CE20)

## 2.4 Il contesto socio-economico del Molise

### 2.4.1 Premessa

Le analisi relative ai fenomeni sociali e macroeconomici del Molise, necessariamente condotte ai fini della comparabilità attraverso l'utilizzo di set di indicatori statistici classici, sono influenzabili, più che in altri contesti, da possibili distorsioni interpretative derivanti dalle dimensioni territoriali (4.460,65 Km<sup>2</sup>) e demografiche (310.449 abitanti al 01/01/2017) della regione<sup>16</sup>. Non è infrequente, infatti, nel registrare, ad esempio, un'improvvisa impennata delle esportazioni in un determinato periodo, oppure la crescita repentina della numerosità delle aziende, da un anno ad un altro, individuare le cause di tali risultati in fattori sporadici, non strutturali, quali, per continuare con gli esempi, una commessa straordinaria dall'estero per un'azienda con unità locale produttiva localizzata nei confini regionali oppure l'emanazione di un bando regionale che offra particolari benefici ai nuovi insediati in agricoltura e/o in altri settori.

Ne discende che, necessariamente, accanto alla presentazione e descrizione di dati quantitativi, le analisi di contesto riferite alla regione non possano prescindere da informazioni di tipo qualitativo tese a proporre una verosimile lettura dell'indicatore stesso attraverso ipotesi sul fenomeno sotteso.

### 2.4.2 Demografia

Secondo il fact-sheet elaborato dall'Agenzia di Coesione Territoriale, al 1° gennaio 2017 la popolazione totale residente in Molise risulta essere pari allo 0,5 per cento della popolazione italiana e all'1,5 per cento di quella del Mezzogiorno. I residenti stranieri (12.982 unità) pesano per il 4,2 per cento sulla totalità della popolazione che, comunque, è in diminuzione dagli anni novanta, a causa di un tasso naturale negativo, associato a tassi di migrazione interno ed estero anch'essi negativi. A partire dal 2000 l'andamento demografico è stato sempre più influenzato dai flussi migratori esteri, che risultano gli unici significativi a fronte di una costante diminuzione del tasso naturale e quindi della natalità e di una più consistente migrazione interna verso il resto del Paese.<sup>17</sup>

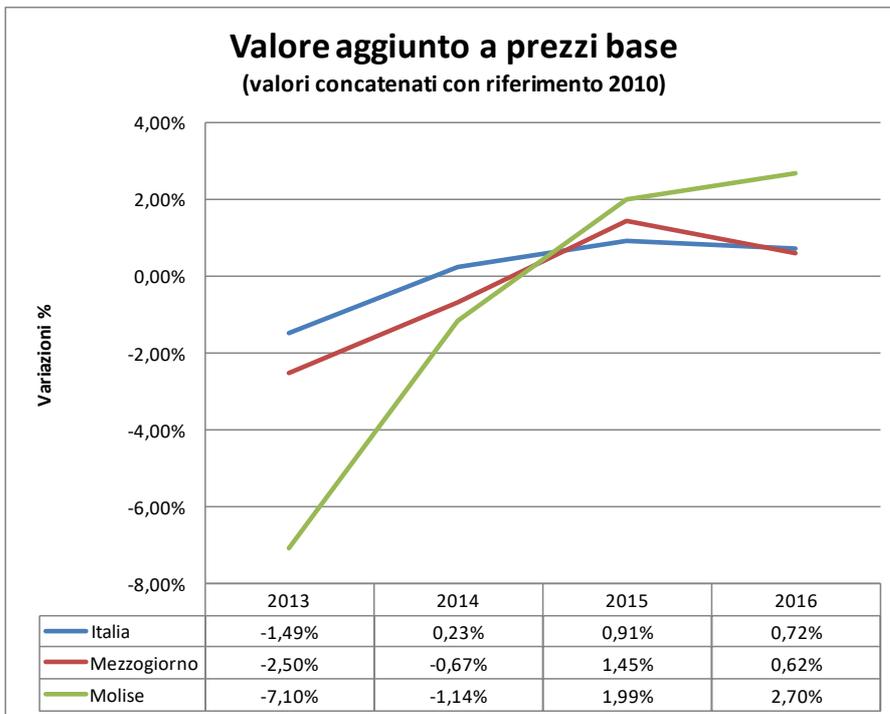
<sup>16</sup> La densità abitativa in Molise risulta essere, al 01/01/2017, di 70 abitanti per km<sup>2</sup>. Per un confronto, quella relativa all'Italia è di 201 abitanti/km<sup>2</sup> (Cfr. allegato 1 d.p.c.m. 12 del 25 gennaio 2018).

<sup>17</sup> Agenzia per la Coesione Territoriale - Schede regionali Analisi socio-economica del territorio italiano e delle risorse per le politiche di coesione - MOLISE - N. 2 – Dicembre 2017.

### 2.4.3 Pil e valore aggiunto

Il prodotto interno lordo della regione, nel 2016, è risultato pari a 6,12 miliardi (a valori correnti), corrispondente allo 0,36 per cento del Pil italiano e all'1,61 per cento di quello del Mezzogiorno. Sebbene la variazione in termini reali, rispetto all'anno precedente, sia a dir poco sorprendente (2,78 per cento a fronte dello 0,94 per cento nazionale e dello 0,83 per cento registrato nel Mezzogiorno<sup>18</sup>), nel periodo 2008-2015, anni in cui la crisi economica ha colpito in maniera significativa l'Italia (con media annua pari a -1 per cento), il Molise ha risentito maggiormente della perdita in termini di Pil (-2,8 per cento in media annua). Rispetto al livello del 2005, il Pil della regione risulta pari all'82,5 per cento nel 2015, perdendo oltre 17 punti percentuali. Il Pil pro capite a valori concatenati del Molise nel 2015 era di 18.448 euro, pari al 72,1 per cento del Pil pro capite italiano e al 108,7 per cento di quello del Mezzogiorno<sup>19</sup>.

Il Valore aggiunto del Molise a valori concatenati (riferimento 2010), è aumentato, nel 2016, del 2,70 per cento rispetto al 2015, a fronte dello 0,72 per cento registrato in Italia e dello 0,62 per cento nel Mezzogiorno. Il grafico che segue mostra l'andamento delle variazioni del Valore aggiunto totale sull'anno precedente, per il Molise.



Fonte: Elaborazioni Sviluppo Italia Molise su dati ISTAT

A livello settoriale, nel 2016 l'agricoltura ha registrato, rispetto al 2015 un decremento dello 0,08 per cento (-0,24 per cento in Italia), le costruzioni un aumento del 6,51 per cento (-0,33 in Italia), l'industria un aumento dell'1,45 per cento (1,74 in Italia), i servizi una crescita del 2,79 per cento (0,56 in Italia). Il riquadro proposto di seguito offre una sintesi

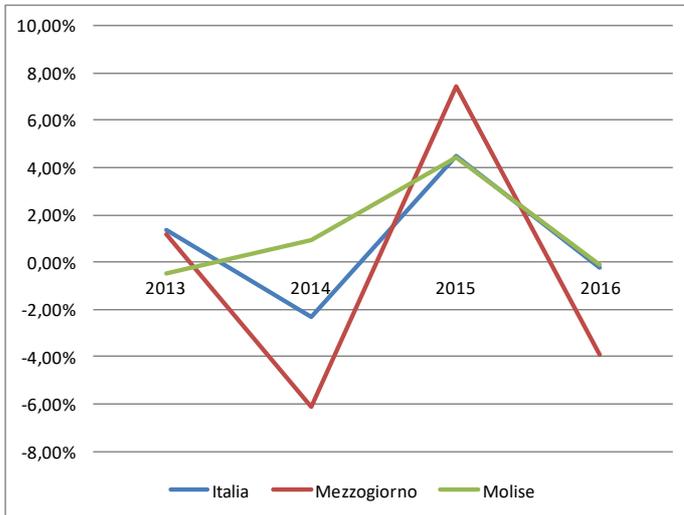
<sup>18</sup> Elaborazioni Sviluppo Italia Molise su dati Istat

<sup>19</sup> Vedi nota n.2

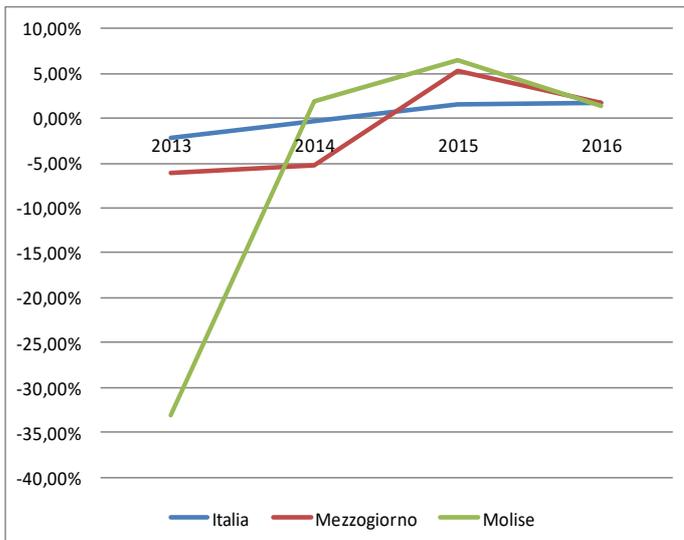
dell'andamento delle variazioni del Valore aggiunto relative ai principali comparti economici.

Andamento Valore aggiunto a prezzi base (concatenati con riferimento 2010) rispetto all'anno precedente per branca di attività economica

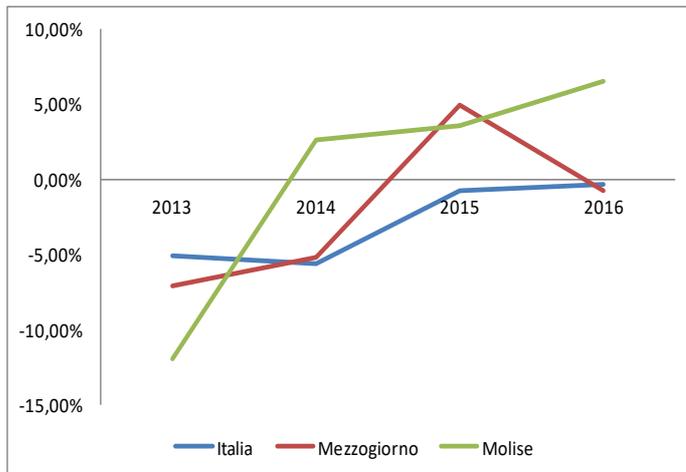
*Agricoltura, silvicoltura e pesca*



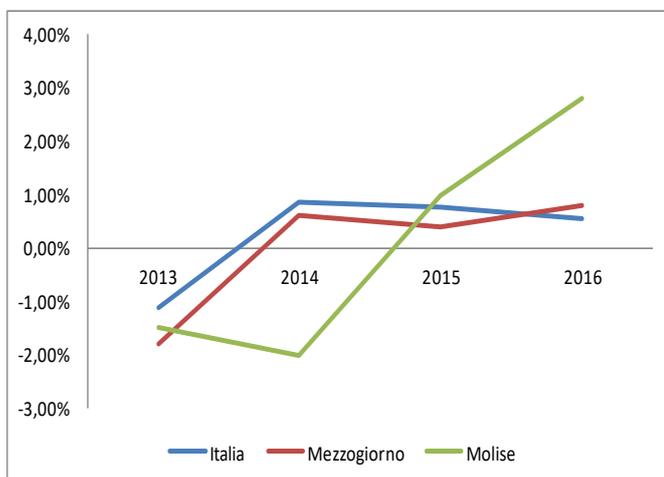
*Industria*



### Costruzioni



### Servizi



Fonte: Elaborazioni Sviluppo Italia Molise su dati ISTAT

Nonostante i segnali positivi registrati tra il 2013 e il 2016, l'analisi della Banca d'Italia rileva, per il 2017, una sostanziale debolezza delle attività economiche regionali, diversamente dal resto del Paese derivante, perlopiù, da una domanda interna che ha risentito del modesto incremento dei consumi delle famiglie e della spesa per investimenti che stenta a tornare su valori pre-crisi<sup>20</sup>. Secondo la citata analisi, infatti, dopo un triennio di miglioramento, nel 2017 "l'attività del settore industriale è tornata a indebolirsi: fra le imprese molisane con almeno 20 addetti il fatturato si è lievemente ridotto, risentendo anche della dinamica poco vigorosa delle esportazioni. La spesa per investimenti ha ripreso tuttavia ad aumentare, beneficiando anche del crescente ricorso da parte degli imprenditori agli incentivi nazionali all'acquisto di beni strumentali. Nel settore delle costruzioni sono tornati a prevalere i segnali negativi, soprattutto nel comparto residenziale, dove continua a pesare l'elevato volume di immobili invenduti. La dinamica ancora modesta dei consumi delle famiglie e l'ulteriore flessione del comparto turistico hanno contribuito alla stagnazione dell'attività nel settore dei servizi privati non finanziari".

<sup>20</sup> Banca d'Italia, L'economia del Molise, Numero 14 - giugno 2018

#### 2.4.4 Mercato del lavoro

Secondo l’Agenzia di Coesione Territoriale, nel 2016, *“il numero di occupati in Molise, pari a 104 mila (0,5 per cento del totale nazionale pari a poco più di 22 milioni di unità), è aumentato del 4,2 per cento rispetto al 2015 (la media italiana è stata dell’1,2 per cento). Il tasso di occupazione 15-64 anni è il 51,9 per cento, inferiore a quello medio nazionale (57,2 per cento); quello femminile è 42 per cento (in Italia 48,1 per cento). Sempre nel 2016, il tasso di disoccupazione del 12,8 per cento è in costante diminuzione negli ultimi tre anni, ma rimane di poco superiore alla media italiana (11,7 per cento), mentre il tasso di disoccupazione giovanile 15-24 anni è pari al 38,8 per cento, anch’esso di poco superiore alla media nazionale (37,8 per cento)”*.

Nel 2017, tuttavia, così come si evince dal citato rapporto della Banca d’Italia, *“si è interrotta la dinamica favorevole del mercato del lavoro in Molise iniziata nel 2014: gli occupati sono diminuiti dello 0,9 per cento a fronte di un aumento dell’1,2 per cento registrato nel Mezzogiorno e nel complesso del Paese. La contrazione occupazionale risulta interamente riconducibile alla componente maschile, al lavoro autonomo e ai contratti di lavoro a tempo indeterminato”*. Il tasso di occupazione *“è rimasto sostanzialmente invariato, (51,7 per cento), un valore ben al di sopra dei livelli minimi raggiunti nel corso della crisi ma inferiore a quello medio nazionale (58,0 per cento); tra la popolazione con un elevato livello di istruzione, ossia in possesso di una laurea o di un titolo di studio post-laurea, tale divario appare ancora maggiore (70,1 per cento in Molise contro il 78,3 in Italia)”*. Inoltre, relativamente all’offerta di lavoro, desta particolare preoccupazione la crescita del tasso di disoccupazione tra i giovani di età compresa tra i 15 e i 34 anni nel decennio 2007-2017, *“per i quali l’indicatore è salito al 31,1 per cento, portando a oltre 9 punti il divario con il dato medio nazionale”*. L’analisi della Banca d’Italia sul mercato del lavoro cita inoltre i dati dell’Osservatorio sul precariato dell’INPS, in base ai quali si evince che le assunzioni del 2017 hanno riguardato soltanto i contratti di lavoro a tempo determinato e i contratti di apprendistato (in misura minore), mentre sono diminuiti i rapporti di lavoro a tempo indeterminato.

Ulteriori spunti di riflessione sono offerti dall’analisi delle qualifiche del personale utilizzato dalle aziende. Secondo il citato rapporto, infatti, che riprende l’indagine Excelsior condotta da Unioncamere e dal Ministero del Lavoro tesa ad osservare, per il periodo 2012-2016 il livello di istruzione richiesto ai lavoratori e le figure professionali che le imprese annualmente prevedevano di assumere, *“la domanda di lavoro delle imprese molisane si caratterizza per la ricerca di livelli di capitale umano relativamente contenuti rispetto al resto del Paese: nel quinquennio esaminato le assunzioni programmate di personale laureato hanno rappresentato poco più dell’8 per cento del totale, contro il 15,7 per cento della media nazionale e l’11,7 delle regioni del Mezzogiorno”*. In Molise, inoltre, la domanda di professionalità elevate, di tipo manageriale, tecniche specializzate o a elevato contenuto intellettuale, è risultata pari al 10,2 per cento, a fronte del 21,9 a livello nazionale e del 15,5 nelle regioni meridionali. La minore intensità di domanda di lavoro qualificato in Molise, influenzata ma non esclusivamente determinata dalle dimensioni e composizione della struttura produttiva regionale, risulterebbe diffusa tra tutte le classi dimensionali di impresa e le diverse specializzazioni tecnologiche.

#### 2.4.5 Sistema produttivo

Secondo l’Agenzia di Coesione Territoriale<sup>21</sup>, in Molise *“le imprese attive nell’industria e nei servizi erano quasi 21 mila nel 2015 (fonte Istat), rappresentando lo 0,5 per cento di quelle italiane, con una densità imprenditoriale pari a 66 ogni mille abitanti, inferiore a quella nazionale (71,4 per mille). Le*

---

<sup>21</sup> Vedi nota n. 2

*unità locali (ultimi dati al 2014) mostrano un numero di addetti pari a 59 mila (lo 0,4 per cento del totale nazionale), di cui 12 mila nel solo manifatturiero (20,8 per cento del totale addetti della regione, a fronte di una media nazionale del 22,5 per cento). La dimensione media delle unità locali in Molise è pari a 2,6 addetti (la media italiana è 3,4). Il tessuto imprenditoriale risulta infatti costituito per il 96,7 per cento da micro imprese (0-9 addetti).”*

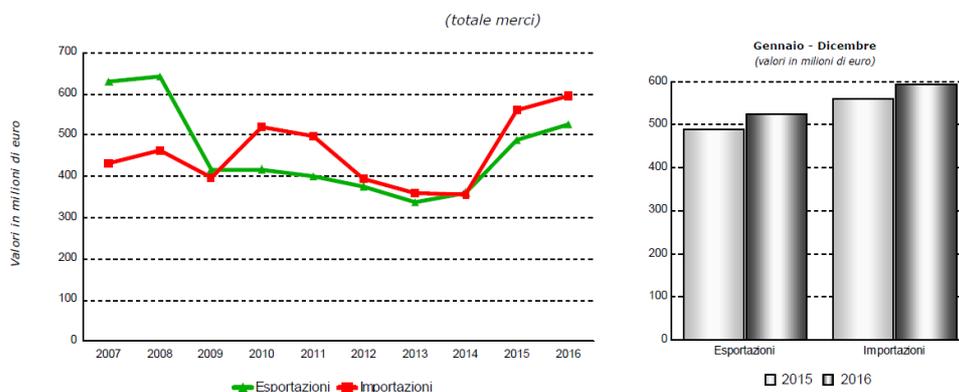
Sulla base dei dati ISTAT relativi al 2016, in Molise il numero medio di dipendenti delle imprese attive nell'industria e nei servizi è pari a 29.991,73, mentre il numero medio di lavoratori indipendenti è stato pari a 22.496,71. Tale ultimo dato è coerente con quello relativo al totale delle imprese attive nei medesimi comparti al 31/12/2016, pari a 20.820, di cui 12.886 nella forma di impresa individuale. Il totale delle imprese attive nel 2016, incluso quindi il settore agricolo, si è attestato sulla quota di 31.069 unità (fonte: Infocamere).

## 2.5 Gli scambi con l'estero del Molise

### 2.5.1. Le esportazioni: quadro complessivo

Nel 2016 il volume delle esportazioni di beni dal Molise si è attestato su 526 milioni di euro.

*Interscambio commerciale della Regione Molise con il resto del mondo*



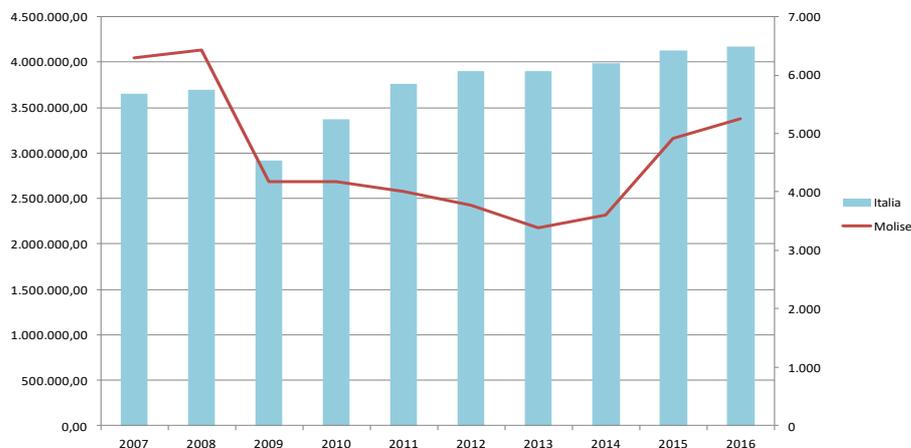
Interscambio commerciale Molise - Mondo	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Valori (migliaia di euro)					
Esportazioni	400.943	376.656	338.356	360.688	488.866	525.766
Importazioni	496.853	394.153	359.349	355.651	560.536	594.440
Saldi	-95.910	-17.497	-20.994	5.036	-71.670	-68.674

Fonte: ICE

Tale dato, corrispondente allo 0,1 per cento dell'export nazionale, ha segnato un incremento del 7 per cento rispetto all'anno precedente, nettamente superiore alla crescita registrata nel Mezzogiorno (1,1 per cento) e a quella nazionale (1,2 per cento).

*Variatione delle esportazioni in valore. Confronto tra Molise ed altre regioni*

*(2007-2016, valori in euro, da moltiplicare per 100.000 a destra per il Molise e a sinistra per l'Italia)*



Fonte: Sviluppo Italia Molise

Una esaustiva base di analisi sull'internazionalizzazione delle imprese molisane è fornita da uno studio effettuato da Sviluppo Italia Molise <sup>22</sup>, l'Agenzia regionale di sviluppo, nell'ambito del Progetto Interreg SIE (SME Internationalisation Exchange), al quale la Regione partecipa. In base a tale studio, il Molise è una regione in cui prevalgono le importazioni rispetto alle esportazioni, con buoni segnali di crescita di queste ultime dopo il 2013. In particolare, esaminando la variazione delle esportazioni in valore tra la regione e il resto d'Italia emerge l'evidente contrazione dei valori in Molise soprattutto fino al 2013, che poi riprendono un sentiero di crescita più in linea con le altre regioni (Cfr. Grafico precedente).

### 2.5.2 Esportazioni ed importazioni del Molise per macrosettore

Come accennato, nel 2016 si è registrata una performance complessiva positiva delle esportazioni (+7,0%), con prevalenza, in termini di variazione percentuale rispetto all'anno precedente, di alcuni settori più dinamici, quali i prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (+135,1%), i prodotti alimentari, bevande e tabacco (+9,1%), il legno e derivati (+10,4%), il coke e i prodotti petroliferi (+71,3%), computer, apparecchi elettronici e ottici (+75,6%), gli articoli in gomma e materie plastiche (+20,8%), i mezzi di trasporto (+25,5%, di cui +62,3% autoveicoli).

#### Esportazioni della regione Molise per settore di attività economica (gennaio-dicembre 2016)

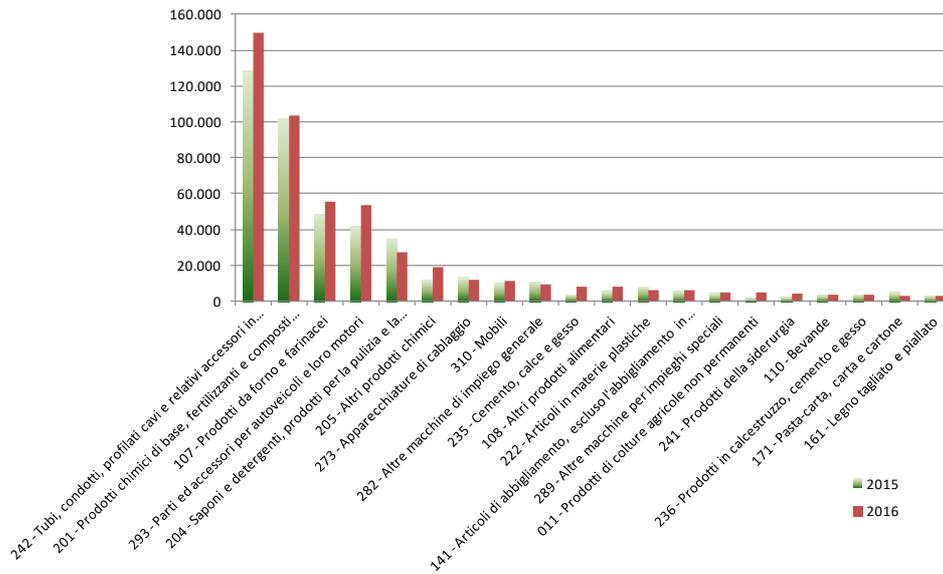
SETTORI DI ATTIVITA' ECONOMICA	Molise		
	Quote di mercato		Var. % 2016/2015
	2015	2016	
A Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca	..	0,1	135,1
B Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere	0,8	..	-98,4
C Prodotti delle attività manifatturiere	0,1	0,1	8,4
CA Prodotti alimentari, bevande e tabacco	0,2	0,2	9,1
CB Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori	..	..	6,7
13 Prodotti tessili	..	..	9,3
14 Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	..	..	6,6
15 Articoli in pelle e simili	..	..	-68,2
CC Legno e prodotti in legno; carta e stampa	0,1	0,1	-7,6
16 Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli	0,2	0,2	10,4
17-18 Carta e prodotti di carta; prodotti della stampa e della	0,1	0,1	-17,2
CD Coke e prodotti petroliferi raffinati	..	..	71,3
CE Sostanze e prodotti chimici	0,5	0,5	0,8
CF Articoli farmaceutici, chimico medicinali e botanici	..	..	-68,6
CG Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della	0,1	0,1	20,8
22 Articoli in gomma	0,1	..	-21,2
23 Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	0,1	0,1	61,4
CH Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e	0,3	0,4	17,5
CI Computer, apparecchi elettronici e ottici	..	..	75,6
CJ Apparecchi elettrici	0,1	0,1	-1,6
CK Macchine ed apparecchi n.c.a.	..	..	-1,1
CL Mezzi di trasporto	0,1	0,1	25,5
291 Autoveicoli	..	..	62,3
CM Prodotti delle altre attività manifatturiere	0,1	0,1	-2,5
310 Mobili	0,1	0,1	17,8
D Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	-	-	-
E Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	-	-	-
Altri prodotti n.c.a.	..	..	-48,6
<b>TOTALE</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>7,0</b>

Fonte: Sviluppo Italia Molise

<sup>22</sup> I processi di internazionalizzazione delle imprese molisane - Politiche nazionali e regionali, vincoli ed opportunità - A cura di Sviluppo Italia Molise S.p.A. - Aprile 2017. Nel prosieguo del paragrafo, la fonte delle analisi proposte, ove non diversamente indicato, è da intendersi relativa a tale studio.

Nel grafico successivo si evidenzia che nel 2016, in termini di valore, con circa il 30% del totale, sono i prodotti finiti, classificati principalmente secondo la materia prima (tra cui si segnalano principalmente prodotti metalliferi), quelli che il Molise ha esportato maggiormente, seguiti poi dai prodotti chimici (chimica, gomma e plastica) con il 20,75%, dai prodotti da forno e farinacei con l'11,13%, dalle parti ed accessori per autoveicoli e loro motori con il 10,69%; tutti gli altri settori registrano percentuali inferiori al 10%.

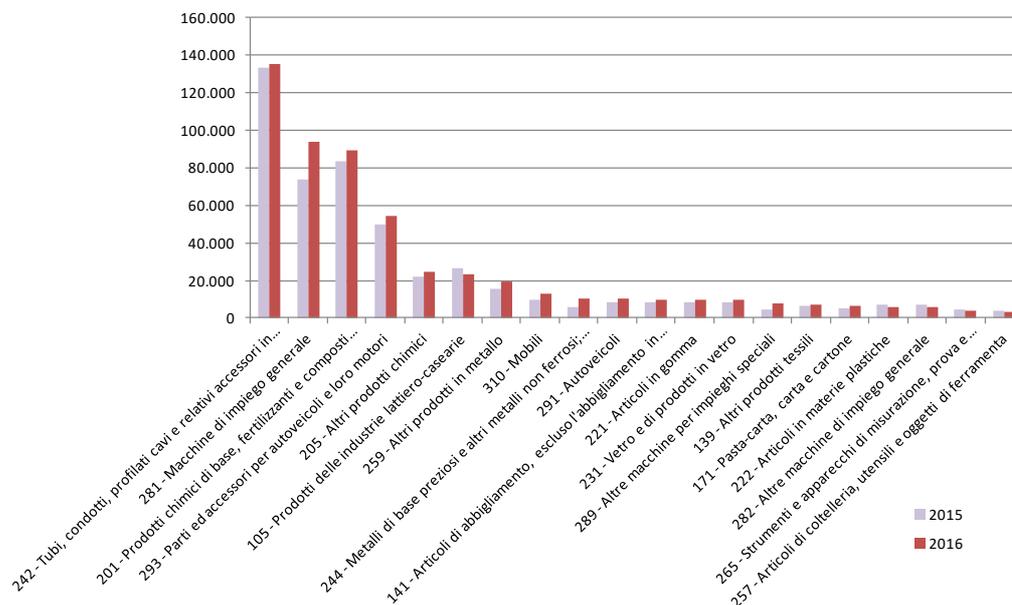
#### Esportazioni di prodotti del Molise (migliaia di euro, 2015 e 2016)



Fonte: Sviluppo Italia Molise

Le importazioni principali di prodotti in regione hanno riguardato i tubi, condotti, profilati e cavi con il 24,85%, le macchine di impiego generale con il 17,27%, i prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, con il 16,37%, e le parti ed accessori per autoveicoli con il 9,93%. Con percentuali più basse seguono gli altri prodotti tra cui si segnalano altri prodotti chimici (4,48%) e i prodotti lattiero-caseari (4,30%). Poco significative le importazioni di tutti gli altri prodotti.

### Importazioni di prodotti del Molise (migliaia di euro, 2015 e 2016)



Fonte: Sviluppo Italia Molise

Concentrandoci sulla variazione delle esportazioni, nel corso del 2016 il valore dell'export regionale, nel confronto con quello che succedeva nel 2015, è aumentato del 7% circa. Le merci che hanno contribuito, in valore assoluto, al risultato positivo sono state principalmente i “prodotti finiti classificati secondo la materia prima”. L'aumento anomalo di questo settore è spiegato dalla massiccia vendita di tubi, condotti profilati, cavi e relativi accessori in acciaio in Kazakistan. Nelle tabelle che seguono sono riportate le prime 10 merci esportate e importate nel 2016, con la relativa variazione percentuale.

#### Prime 10 merci per valore delle esportazioni e variazioni ad un anno (Molise, migliaia di €)

	MERCHE	ESPORTAZIONI		
		2015	2016	var. %
1	Tubi, condotti, profilati, cavi e relativi accessori in acciaio	128.787	149.839	16,3%
2	Prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche e gomma sintetica in forme primarie	101.425	103.562	2,1%
3	Prodotti da forno e farinacei	48.498	55.554	14,5%
4	Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	42.233	53.376	26,4%
5	Saponi e detergenti, prodotti per la pulizia e la lucidatura, profumi e cosmetici	34.178	27.227	-20,3%
6	Altri prodotti chimici	11.658	18.663	60,1%
7	Apparecchiature di cablaggio	13.147	11.838	-10,0%
8	Mobili	9.784	11.530	17,8%
9	Altre macchine di impiego generale	10.329	9.487	-8,1%
10	Cemento, calce e gesso	3.691	8.077	118,8%

Fonte: Sviluppo Italia Molise

**Prime 10 merci per valore delle Importazioni e variazioni ad un anno (Molise, migliaia di €)**

	MERCE	IMPORTAZIONI		
		2015	2016	var. %
1	Tubi, condotti, profilati cavi e relativi accessori in acciaio	133.175	135.289	1,6%
2	Macchine di impiego generale	73.894	94.002	27,2%
3	Prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche e gomma sintetica in forme primarie	83.432	89.096	6,8%
4	Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	49.582	54.075	9,1%
5	Altri prodotti chimici	21.870	24.405	11,6%
6	Prodotti delle industrie lattiero-casearie	26.788	23.419	-12,6%
7	Altri prodotti in metallo	15.548	19.193	23,4%
8	Mobili	9.413	13.031	38,4%
9	Metalli di base preziosi e altri metalli non ferr.; comb. nucl.	5.470	10.163	85,8%
10	Autoveicoli	8.318	10.016	20,4%

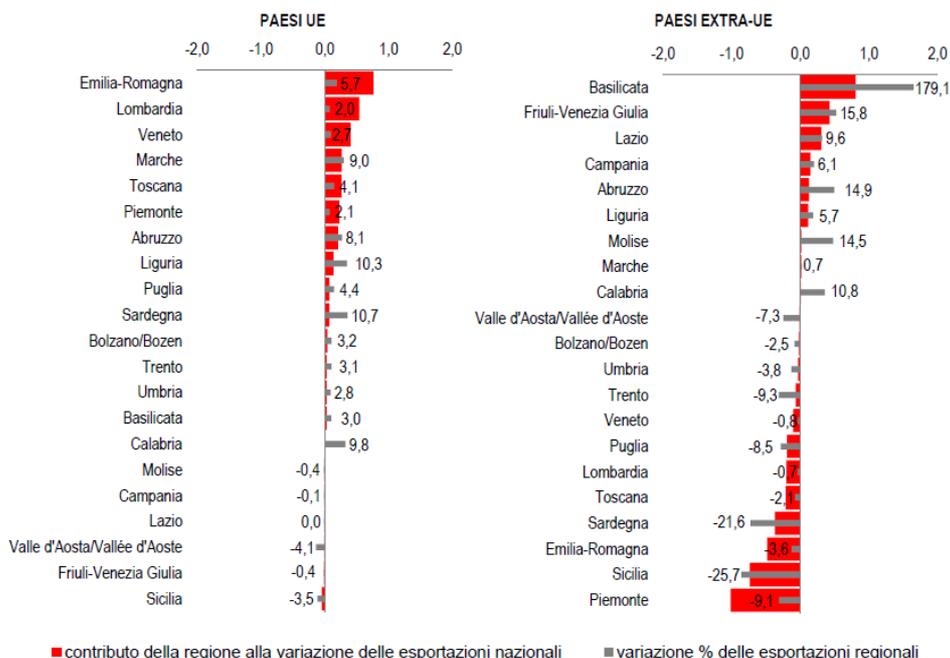
Fonte: Sviluppo Italia Molise

Sul fronte delle importazioni il risultato positivo (+6%) ottenuto nel 2016 è da attribuirsi principalmente all'aumento nelle percentuali di variazione nel comparto delle macchine di impiego generale (+27,2%), nei prodotti chimici (+6,8%), nei metalli di base preziosi (85,8%) e negli autoveicoli (+20,4%).

**2.5.3 I mercati di sbocco e di approvvigionamento per il Molise**

In base ai dati riferiti all'intero anno 2016 relativi ai mercati di sbocco delle regioni, per il Molise prevalgono le destinazioni extra UE, con una variazione complessiva di +14,5% (cfr. grafico).

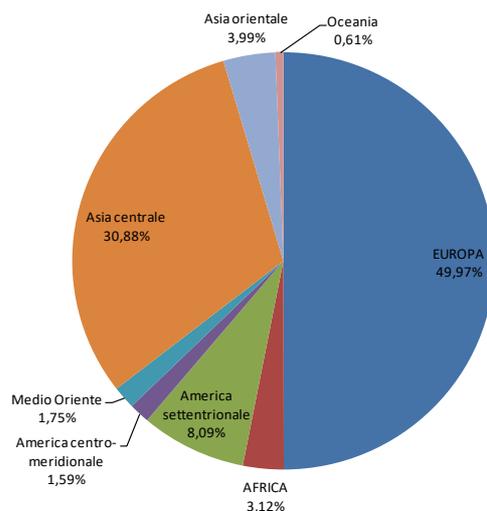
Variazione e contributo alla variazione delle esportazioni nazionali per Area UE ed extra UE (Gennaio-dicembre 2016, valori %)



Fonte: Sviluppo Italia Molise

Come accennato in premessa, Il Molise contribuisce in maniera poco rilevante in termini di export totale nazionale, sia verso i Paesi UE, che verso quelli Extra-UE (appena lo 0,1% in entrambi i casi). Diminuisce leggermente il valore delle merci esportate verso i Paesi Ue (-0,4%), mentre aumentano le esportazioni dirette verso i Paesi extra-UE (+14,5%). Tale aspetto è tuttavia spiegabile nel quadro di quanto riportato in merito alla commessa kazaka di prodotti metalliferi. Analizzando nel dettaglio il valore delle esportazioni per paese di destinazione, come risulta evidente anche dal grafico successivo, il 50% del totale esportato dal Molise nel 2016 è stato destinato all'Europa, il 31% all'Asia centrale.

#### Esportazioni per paese di destinazione (Molise, anno 2016)



Fonte: Sviluppo Italia Molise

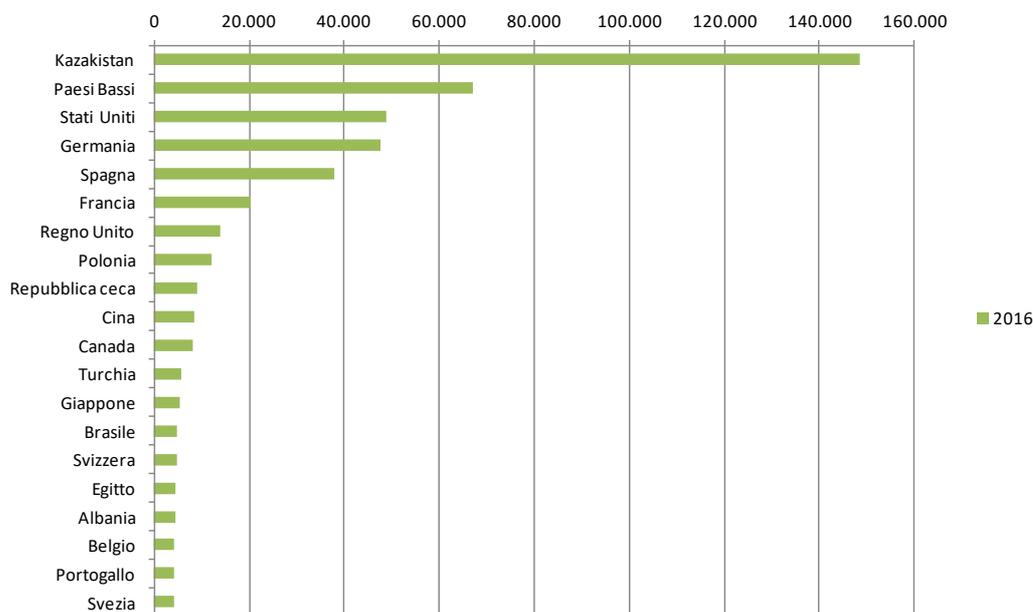
La restante parte ha preso le direzioni di America settentrionale (8%), Asia orientale (4%), Africa (3%), Medio Oriente (1,75%), America centro-meridionale (1,59%) e Oceania (0,61%). Il confronto con ciò che accadeva nel 2015 evidenzia una flessione marcata dell'export verso l'America centro-meridionale (-18,8%), mentre verso l'Europa si è registrato un aumento contenuto (+0,6%). Di contro, sono aumentate in maniera esponenziale le esportazioni verso l'Asia orientale (+45%); aumenti anche verso l'Africa settentrionale (+15,2%), l'America settentrionale (+10,7%), l'Asia centrale (+17,9%) e l'Oceania (+66,9%). Si registrano flessioni invece verso il Medio oriente (-0,6%).

**Import-export per paese di origine e destinazione per il Molise (valori assoluti in migliaia di €)**

PAESE	2016		Variazioni rispetto al 2015 (%)	
	import	export	import	export
<b>EUROPA</b>	354.788	244.661	6,4	+0,6
<b>AFRICA</b>	4.021	15.296	8,7	+15,2
<b>America settentrionale</b>	19.383	39.622	-20,5	+10,7
<b>America centro-meridionale</b>	6.748	7.781	17,9	-18,8
<b>Medio Oriente</b>	979	8.566	40,1	-0,6
<b>Asia centrale</b>	11.125	151.198	122,1	+17,9
<b>Asia orientale</b>	170.180	19.528	1,7	+45
<b>Oceania</b>	11	2.984	63,6	+66,9
<b>TOTALE</b>	<b>594.440</b>	<b>525.766</b>	<b>6,0</b>	<b>+7,5</b>

Fonte: Sviluppo Italia Molise

Scendendo nel dettaglio delle esportazioni per ciascun paese, attraverso il successivo grafico è possibile riassumere i primi 20 mercati di sbocco per le merci esportate dal Molise nel 2016.


**Principali mercati di sbocco per il Molise (valori assoluti in migliaia di €, 2016)**

Fonte: Sviluppo Italia Molise

I dati relativi al 2016 risentono in modo del tutto evidente della particolarità legata ad una specifica commessa e non evidenziano caratteristiche strutturali. Nel 2017, infatti, si è rilevato un livello di esportazioni pari a poco più di 400 Milioni di Euro, con una riduzione, quindi, rispetto all'anno precedente, di circa il 24%. Anche il primato della tipologia di prodotti esportati è cambiato tra il 2016 ed il 2017: nell'ultimo anno di indagine, infatti, tale

primato è stato acquisito dal settore dei “prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche e gomma sintetica in forme primarie”. Nel 2017, infine, il principale partner commerciale del Molise, in riferimento alle esportazioni, è tornato ad essere l’Olanda; a seguire Germania, Stati Uniti, Francia e Spagna, mentre il Kazakistan è addirittura scomparso dalla classifica dei primi 20 Paesi di destinazione. Il volume di merci importate nel 2017, pari a circa 591 Ml di Euro, si è confermato maggiore di quello relativo alle esportazioni. I Paesi partner più importanti sono risultati essere la Germania, con beni importati per 139 Ml di Euro e, staccati di molto, gli Stati Uniti, con beni importati per circa 60 Ml di Euro. Seguono la Francia, il Messico, la Polonia e la Cina. I prodotti maggiormente richiesti all’estero sono risultati essere le macchine di impiego generale, parti ed accessori per autoveicoli e loro motori e i prodotti chimici<sup>23</sup>.

## 2.6 L’Area di Crisi Complessa del territorio molisano

Tra gli elementi di inquadramento del contesto sociale ed economico del Molise è importante richiamare, in questa sede, il riconoscimento di “area di crisi industriale complessa”, avvenuto con DM del 07 agosto 2015, per i territori regionali nei quali si sono verificate gravi crisi che hanno colpito le grandi aziende<sup>24</sup> e quelle dell’indotto operanti nei poli avicolo, tessile e metalmeccanico<sup>25</sup>. L’Area di crisi comprende 67 Comuni così articolati:

- Comuni soci del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Isernia-Venafro;
- Comuni soci e/o appartenenti al comprensorio del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Campobasso-Bojano;
- Comuni con presenza di aziende dell’indotto avicolo, tessile, metalmeccanico e di aree artigianali/industriali comunque denominate.

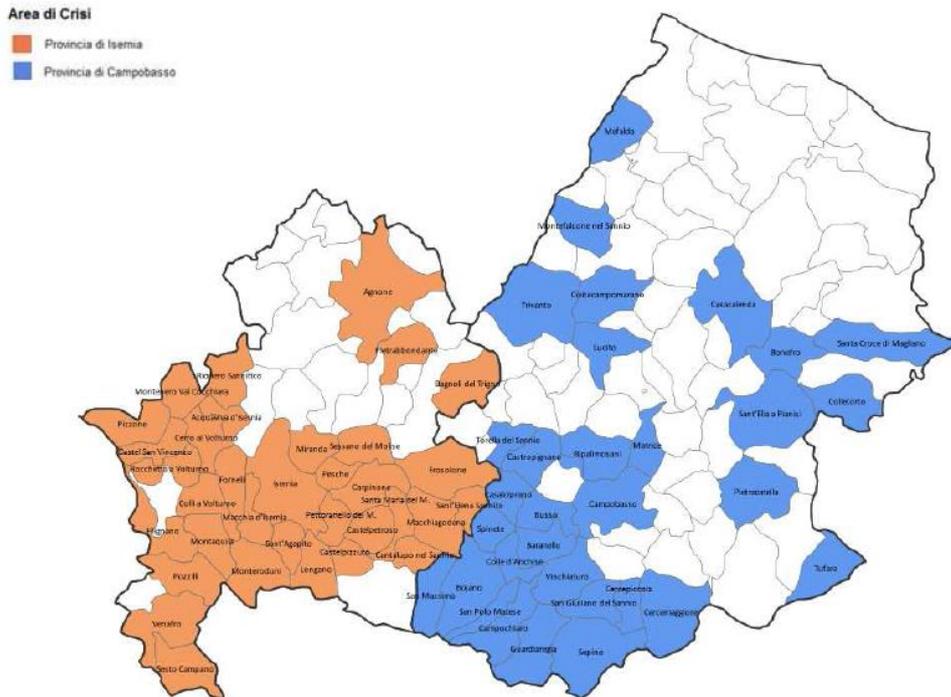
---

<sup>23</sup> Fonte: ICE

<sup>24</sup> Si fa riferimento, in dettaglio, alla Solagrital-GAM (polo avicolo), all’Ittierre (polo tessile) e alle aziende del settore metalmeccanico operanti nell’ambito industriale di Pozzilli-Venafro.

<sup>25</sup> La fonte principale delle informazioni riportate nel presente paragrafo è Invitalia. Il riferimento, in particolare, è alla sezione del sito istituzionale dedicata all’Area di crisi Venafro-Campochiaro-Bojano: <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/nlanciamo-le-aree-di-criisi-industriale/Venafro-Campochiaro-Bojano>.

Comuni ricadenti nell'area di crisi industriale complessa di "Venafro-Campochiaro-Bojano"



Fonte: Regione Molise

Con l'Accordo di Programma del 27 luglio 2017 il Ministero dello sviluppo economico, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, la Regione Molise e Invitalia si sono impegnati ad attuare il Progetto di Riconversione e Riquilificazione Industriale (PRRI) dell'area, con la previsione dell'impiego di risorse pubbliche per complessivi 45,58 milioni di euro. Il Progetto ha la finalità di rafforzare il tessuto produttivo esistente, attrarre nuovi investimenti e sostenere il reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro, attraverso un'offerta localizzativa composta da:

- incentivi nazionali (L.181/89 – risorse assegnate 15 milioni di euro);
- incentivi regionali (risorse assegnate 21 milioni di euro);
- politiche del lavoro (risorse regionali assegnate 9,58 milioni di euro);
- aree industriali immediatamente fruibili dagli investitori;
- infrastrutture;
- networking con il sistema del credito;
- servizi di informazione.

Il PRRI è attualmente in fase di attuazione. In particolare, con riferimento all'applicazione sull'area dei benefici previsti dalla L. 181/89, con Circolare Direttoriale del 15 settembre 2017 n.114766 e successive modifiche e integrazioni, è stato emanato l'Avviso pubblico per l'area di crisi industriale "Venafro-Campochiaro-Bojano e aree dell'indotto" che si è chiuso alle ore 12.00 del 18 dicembre 2017. Risultano essere state presentate 18 domande relative a grandi progetti di investimento (il requisito di ingresso prevedeva un livello almeno pari a 1,5 ML di Euro), di cui 5 sono risultate non accoglibili. Secondo le informazioni pubblicate sul sito di Invitalia, le 13 proposte giudicate accoglibili sono attualmente in corso di istruttoria.

## 3. Il quadro infrastrutturale

### 3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi

#### 3.1.1 Approdi e dotazioni

Le coste della nostra regione ospitano 34 terminali di approdo per navi da crociera e traghetti passeggeri (cabotaggio), 3 nella provincia di Taranto, 13 in quella di Lecce, 6 nel foggiano e 4 in ciascuna delle provincie di Bari, Brindisi e BAT. Di questi 34 approdi, solo 9 sono dotati di piazzali per stoccaggio merci<sup>26</sup>:

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

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

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

Riguardo agli **accosti**, Brindisi fa la parte del leone con 27 accosti, 11.243 metri e una superficie di 600.935 m<sup>2</sup>, seguono Taranto (20 accosti, 178.113 m<sup>2</sup>), Bari (16 accosti, 86.580 m<sup>2</sup>) e Manfredonia (10 accosti, 57.130 m<sup>2</sup>). Il totale dei 217 accosti pugliesi offre per un quarto circa servizi per il diportismo, per un 15% servizi legati alla pesca, per il 9% servizio passeggeri e per poco più del 40% servizi legati al traffico merci.

#### 3.1.2 Traffici marittimi

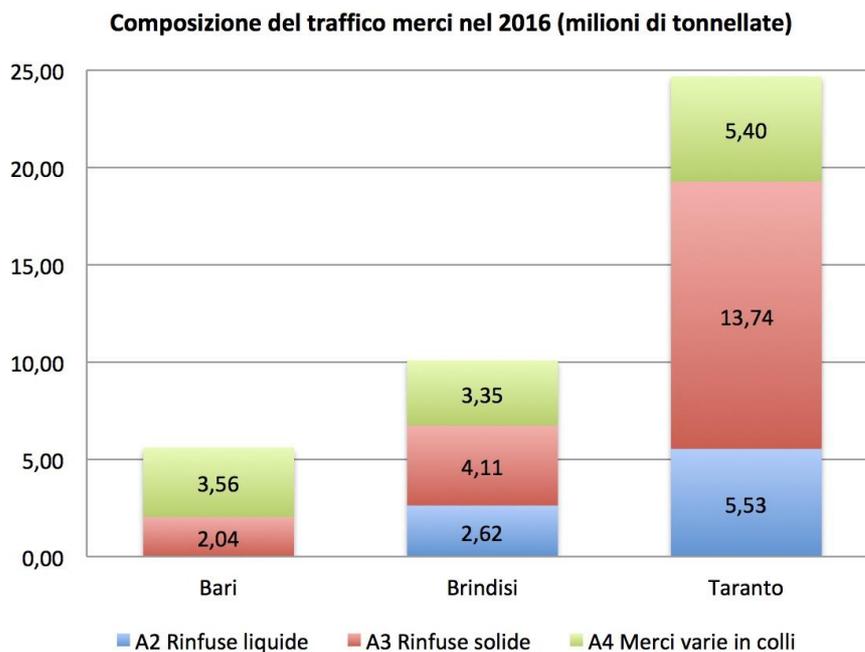
Il volume delle merci in transito nei principali porti pugliesi ha subito un sostanziale ridimensionamento dopo il 2011, anno in cui copriva il 12% del totale nazionale, assestandosi su un valore prossimo al 10%, soprattutto a seguito della forte riduzione che ha interessato il porto di Taranto a seguito dell'abbandono della società Evergreen, che ha comportato una riduzione dai 40,8 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2011 ai 24,7 del 2016.

<sup>26</sup>Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da “Le infrastrutture portuali in Puglia”, IPRES, dicembre 2015

Analizzando più in dettaglio la performance dei più grandi porti pugliesi, emergono i seguenti elementi<sup>27</sup>:

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

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Assoport

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

<sup>27</sup>Fonte dei dati: Assoport

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

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

Riguardo il traffico merci, è evidente come nel complesso la Puglia abbia ridimensionato il suo peso a livello nazionale, e a questo proposito ci sentiamo di condividere l'analisi dell'IPRES laddove evidenzia come *“la criticità principale sembra essere la scarsa qualità delle interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto (ferrovia, strade, aeroporti) con riferimento al trasbordo delle merci, e tra i porti ed il resto del territorio regionale, con riferimento al servizio passeggeri,*

con ripercussioni sull'impatto economico che il sistema portuale è in grado di determinare complessivamente a livello regionale.<sup>28</sup>”

### 3.2 Aeroporti

La rete aeroportuale pugliese comprende gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto. Il Piano Nazionale degli Aeroporti<sup>29</sup>, nella definizione dell'articolazione della rete aeroportistica nazionale, definisce due classi funzionali di aeroporti:

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

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

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

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

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

Nel 2015 negli aeroporti di Bari e Brindisi sono di fatti transitati più di 6,2 milioni di passeggeri (il +6,5% rispetto al precedente anno) su numerose destinazioni nazionali ed internazionali. La *catchment area* competitiva degli aeroporti di Bari e Brindisi, basata sull'analisi dei tempi di percorrenza, include 332 comuni nelle province di Bari (48), Foggia (47), Lecce (97), Brindisi (20), Taranto (29), BAT (10), Campobasso (2), Potenza (37), Matera (31), Benevento (2), Avellino (1), Cosenza (8), per un totale di 4.380.000 abitanti circa (dati riferiti al 1° gennaio 2011), pari al 7,2% della popolazione italiana.

Particolare rilievo assume l'aeroporto di Taranto-Grottaglie, con la sua preminente funzione cargo-logistica. Lo scalo, già parte integrante del programma internazionale di Alenia per la produzione in loco delle fusoliere del Boeing 787 "Dreamliner", è attualmente interessato da un suo ulteriore sviluppo quale infrastruttura strategica per l'Europa per la

---

<sup>28</sup>Le infrastrutture portuali in Puglia, IPRES, dicembre 2015

<sup>29</sup>Piano Nazionale degli aeroporti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC, 2012

crescita del sistema industriale ed accademico al servizio del comparto aeronautico e aerospaziale.

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

### 3.3 Il sistema stradale pugliese

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

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

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

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

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

*Ancora in corso l'ammodernamento infrastrutturale della SS 106 Ionica (strada europea E90), una strada a forte traffico e con i più elevati livelli d'incidentalità in Italia, che garantisce i collegamenti costieri tra Calabria, Basilicata e Puglia per un totale di 491 Km (N.d.R. tratti della Puglia e Basilicata già completati).”<sup>30</sup>*

Nella tabella che segue sono presentate le caratteristiche della dotazione stradale per regione (anno 2013)<sup>31</sup>.

Tipologia di strada	Puglia	Basilicata
Strade Statali (km) (a)	1510	1027
Regione e provinciali (km)	9136	4854
Autostrade (km)	313	29

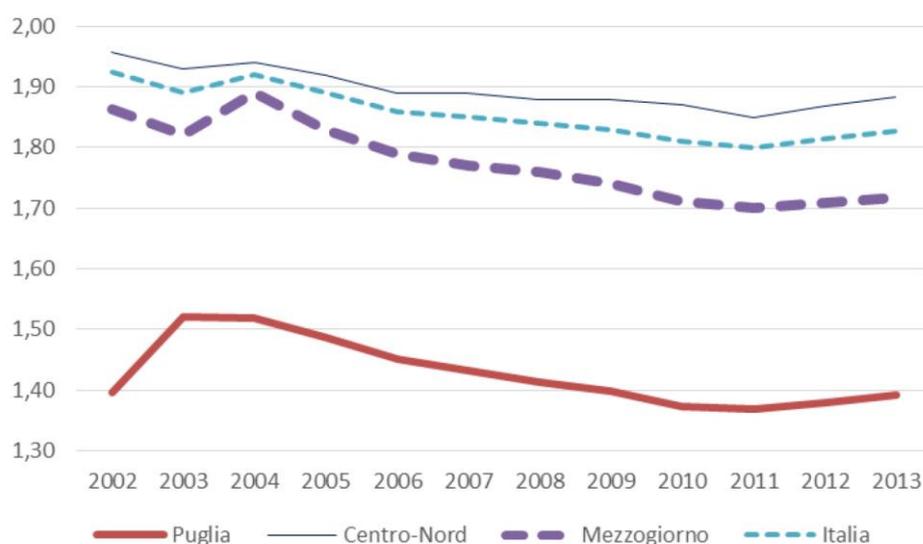
<sup>30</sup> Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017

<sup>31</sup> Ibidem

Km strade statali x 10.000 ab.	3,7	17,9
Km regionali/provinciali x 10.000 ab.	22,3	83,9
Km autostrade x 10.000 ab.	0,8	0,5
Km strade statali x 100 km	7,7	10,2
km regionali/provinciali x 100 km	47,2	48,6
Km autostrade x 100 km	1,6	0,3

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

Rete autostradale per 10.000 autovetture. Anni 2002-2013<sup>32</sup>

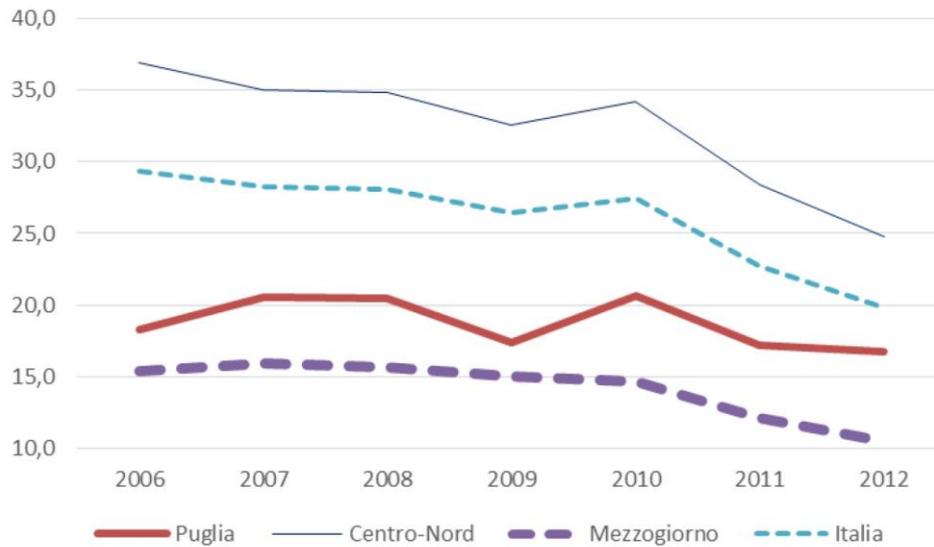


Al di là del dato puramente quantitativo, i 313 chilometri del sistema autostradale pugliese rimangono fortemente sbilanciati verso i collegamenti con il centro-nord, con il tratto pugliese della A14 Bari-Bologna, il raccordo a Canosa con la A16 per Benevento e Napoli e il proseguimento dell'asse autostradale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

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

<sup>32</sup>Fonte: Elaborazione IPRES su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Aiscat e Automobile Club d'Italia (Aci), tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

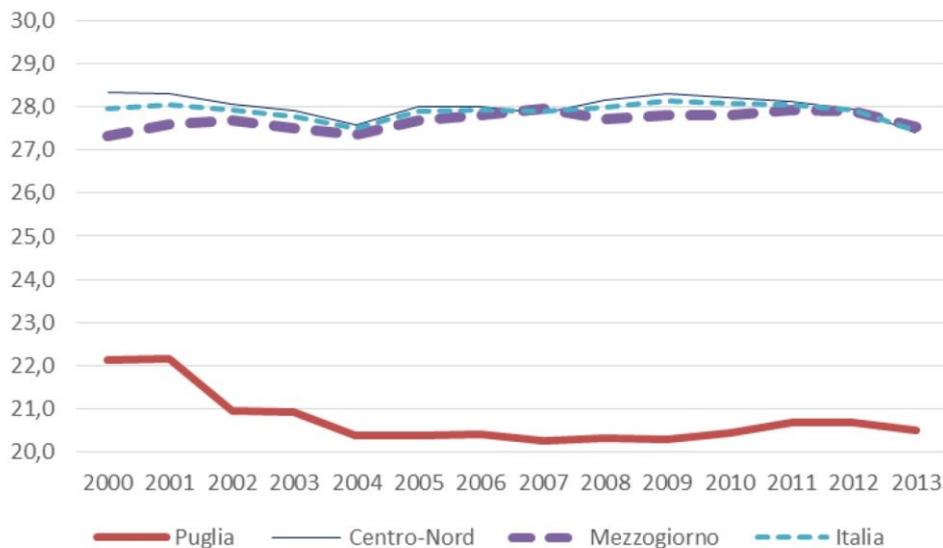
Trasporto merci su strada. Milioni di Tonnellate-Km per 10.000 autovetture. Anni 2006-2012<sup>33</sup>



### 3.4 Il sistema ferroviario pugliese

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

Rete ferroviaria in esercizio. Chilometri per 100.000 abitanti. Anni 2000-2013<sup>34</sup>



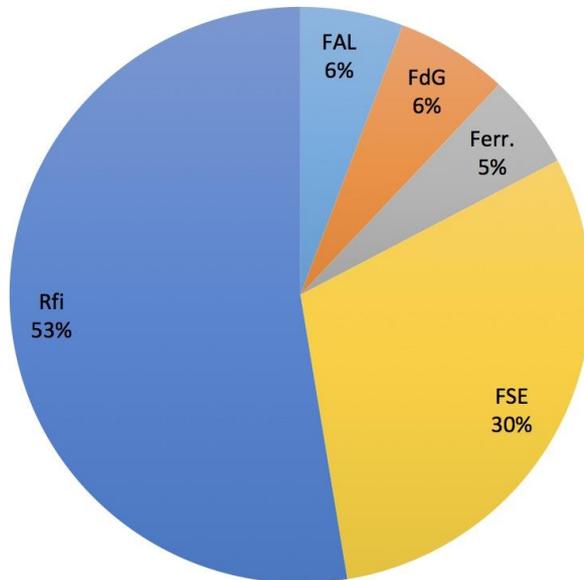
La rete ferroviaria pugliese è attualmente gestita da cinque operatori, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria S.p.A.,

<sup>33</sup> Fonte: Istat, Rilevazione sul trasporto merci su strada, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

<sup>34</sup> Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

FSE Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., per una copertura di 1.550 chilometri, distribuiti come illustrato nel grafico seguente.

Distribuzione estensione rete ferroviaria regionale per operatore<sup>35</sup>



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

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

Riguardo al trasporto merci:

*“Il reticolo del trasporto merci su ferro che interessa le regioni di Puglia e Basilicata è formato da diversi impianti terminali diversificati per tipologia di trasporto e modalità di gestione. L'asse portante di tutti i trasporti è costituito dalla Direttrice Adriatica che è in grado di mettere in comunicazione le Regioni con le località del Nord Italia ed Europa, non a caso molti di questi impianti terminali sono ubicati lungo la direttrice stessa o sua prosecuzione, il resto è costituito da impianti a servizio di grossi insediamenti industriali come S. Nicola di Melfi che è collegato alla Direttrice Adriatica tramite la linea Foggia – Potenza. La Direttrice Adriatica è caratterizzata da un modulo di 570m, peso assiale di categoria D4 (22,5 t\*asse) e codifica per il trasporto combinato PC 45 in tutta la parte a sud di Pescara e PC 80 da Pescara fino a Bologna.”<sup>36</sup>*

<sup>35</sup>Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

<sup>36</sup> Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017

La figura seguente illustra la localizzazione degli impianti ferroviari a servizio del traffico merci in Puglia e Basilicata, mentre le loro caratteristiche principali sono riportate nella successiva tabella.<sup>37</sup>



<sup>37</sup> Fonte: Ibidem

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

All'elenco precedente andrebbe aggiunta la stazione di Taranto-Cagioni, ubicata sulla direttrice Taranto-Reggio Calabria ed è in grado di servire l'arco jonico che passa dalla Basilicata e attraversa tutta la Calabria. Lungo tale linea è altresì presente un bypass ferroviario – già realizzato - che consente alla merce di essere immessa direttamente sulla direttrice adriatica, senza passare dalla stazione passeggeri. L'impianto di Cagioni non è però attualmente utilizzato per la movimentazione delle merci, in quanto sono in corso interventi di ampliamento e potenziamento.

### 3.5 Interporti e piattaforme logistiche in Puglia

Il ruolo dei terminali intermodali è quello di permettere l'organizzazione del trasporto combinato di casse mobili, semirimorchi e container, che vengono trasbordati dai mezzi stradali a quelli ferroviari o marittimi, con cui avverrà la parte maggiore del viaggio. Sono presenti in Puglia tre terminali ferroviari destinati al traffico intermodale, le cui principali caratteristiche sono riportate nella tabella a seguire<sup>38</sup>:

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

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

#### 3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata

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

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

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

#### 3.5.2 Interporto Regionale della Puglia

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

I collegamenti autostradali e ferroviari esistenti consentono di collegare rapidamente l'Interporto con la rete degli interporti italiani e del nord Europa e può essere considerato l'unica infrastruttura logistica nel Mediterraneo orientale in grado di intercettare il traffico

---

<sup>38</sup>Fonte: Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017

merci proveniente e diretto verso l'area balcanica, anche in relazione all'attuazione del Corridoio VIII trans-europeo Bari-Varna.

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

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

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

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

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

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

### 3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana**

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

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

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

### **3.5.5 La Piastra Logistica di Brindisi**

Al via nel Porto di Brindisi l'integrazione ferro-gomma-mare nel principale terminale ferroviario marittimo della costa adriatica del centro-sud. Dieci km di binari raccordati alla rete ferroviaria nazionale collegano il molo di Costa Morena e la Zona industriale. L'infrastruttura consentirà l'allacciamento diretto dei binari portuali alla rete ferroviaria nazionale, per effettuare operazioni logistiche connesse con il trasporto ferroviario di merci di vario genere anche a mezzo container. I binari sono dotati dei dispositivi di sicurezza infrastrutturali per la movimentazione dei convogli merci, nel rispetto delle norme per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Il contratto di raccordo RFI-Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e ASI Brindisi, valido 6 anni, definisce le reciproche responsabilità in termini di norme di esercizio, visite di sorveglianza e manutenzione e crea le condizioni per incrementare i traffici su ferro e i servizi intermodali afferenti all'area industriale di Brindisi e al Porto di Brindisi.

Un tassello importante che si inserisce in un quadro di potenziamento infrastrutturale più ampio dell'area ferroviaria industriale di Brindisi che prevede l'attivazione, nel 2024, del collegamento diretto fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale a sud di Brindisi e una nuova stazione con binari lunghi 750 metri ed elettrificata.

Il "baffo" consentirà di ridurre i tempi di terminalizzazione dei trasporti, effettuare treni più lunghi e evitare la sosta tecnica dei treni merci nella stazione di Brindisi, creando nuove opportunità nel servizio merci e un incremento dei volumi di traffico e di competitività del trasporto merci su ferro nel Sud Italia.

## **3.6 Il sistema infrastrutturale molisano**

### **3.6.1 Inquadramento preliminare**

Le carenze che caratterizzano la dotazione infrastrutturale molisana costituiscono un rilevante vincolo allo sviluppo economico, sia per le iniziative a carattere endogeno, sia per l'attrazione di imprese a capitale esterno ed ai collegamenti da attivare. I divari nella dotazione infrastrutturale risultano particolarmente rilevanti soprattutto con riferimento alle principali infrastrutture direttamente collegate con il sistema produttivo, a partire da quelle riguardanti il settore dei trasporti.

Nonostante gli indici rappresentativi della dotazione di reti stradali mostrino, negli ultimi anni, una progressione piuttosto marcata in entrambe le province, a fronte di una contrazione dell'indicatore a livello del Mezzogiorno, il sistema viario non sembra seguire un adeguato sviluppo sui principali assi di comunicazione. Tutte le aree di addensamento imprenditoriale appaiono penalizzate, sia pure con intensità diverse, dall'assenza di grandi assi trasversali di collegamento Est-Ovest, carenza che si evidenzia maggiormente nelle aree appenniniche, dove peraltro le due uniche statali di collegamento alla costa, la S.S 650 e la S.S 647, i cui tracciati seguono rispettivamente il corso del Trigno (e garantiscono la condizione di nesso tra Consorzio Isernia Venafro e Termoli) e del Biferno (collegamento Campobasso-Bojano con Termoli), appaiono in molti casi lontane e difficili da raggiungere, da molta parte della popolazione, a causa della montuosità del territorio. Pur tuttavia, attraverso queste due dorsali, viene attivata la catena di connessione che tiene insieme, in un unico sistema ZES, i tre poli principali individuati: in stretta connessione con le infrastrutture portuali e logistiche pugliesi, tali poli si caratterizzano per la posizione geografica che rende l'intera Regione area-cerniera e di collegamento tra i versanti

occidentali ed orientali della penisola. In regione è presente il polo portuale di Termoli che anche attraverso questo Piano potrebbe raggiungere un livello più elevato di significatività all'interno dei nodi portuali adriatici.

### **3.6.2 Mobilità di merci e persone**

Nel territorio della Regione Molise ricadono le seguenti infrastrutture, di interesse nazionale, che il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica assegna al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale:

- A14 BOLOGNA – BARI – TARANTO (casello di Termoli)
- Tratta stradale: SS 88 - SS 372 – SS 6– SS 85: BENEVENTO – CAIANELLO - VENAFRO
- Tratta stradale: SS430 - SS6 - SS6 – SS85: SAN VITTORE – VENAFRO – ISERNIA
- Tratta stradale SS 17: ISERNIA – BOJANO
- Tratta stradale SS 647: BOJANO – TERMOLI
- Tratta stradale SS 647/b: CAMPOBASSO – innesto SS 647
- Tratta stradale SS 17: ISERNIA – POPOLI

Nello SNIT attuale non sono compresi porti, interporti né aeroporti ricadenti nella Regione Molise e ciò limita fortemente il carattere di integrazione che dovrebbe essere proprio dello SNIT, almeno in relazione al territorio molisano. In Molise, infatti, lo SNIT è quasi completamente costituito da infrastrutture stradali, il cui livello qualitativo è peraltro scadente. In particolare, la mancanza attuale di interporti è da ritenere un elemento penalizzante, perché non consente di conseguire i benefici di efficienza economica, di sostenibilità ambientale ottenibili con la concentrazione delle merci su ferrovia né fornisce opportunità di sviluppo per il settore della logistica integrata, oggi sempre più legato ad attività di gestione del magazzino e confezionamento, a più alto valore aggiunto rispetto al mero trasporto.

Gli interscambi di merci su strada e via mare tra il Molise e le altre Regioni italiane avvengono con: Lazio, Campania, Abruzzo, e Puglia. Gli scambi via mare avvengono esclusivamente con Liguria, Sicilia e Puglia. Sulla situazione delle infrastrutture di trasporto e sulla relativa fruibilità incide, inoltre, il diffuso stato di dissesto idrogeologico del territorio, che spesso orienta la spesa verso interventi di ripristino delle sedi stradali, piuttosto che nella direzione del potenziamento della rete viaria. Solo l'ampio sistema locale del lavoro di Termoli, ed in misura minore quello Isernia-Venafro, anch'essi penalizzati dai ridotti collegamenti con le aree più interne della regione, beneficiano di una reale prossimità con i grandi assi longitudinali di trasporto Nord-Sud. Dal punto di vista infrastrutturale l'area di Termoli dispone sia della rete autostradale sia di un raccordo ferroviario. La prossima realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Bologna – Bari - Taranto, nel tratto Termoli – Lesina, apporterà un interessante valore aggiunto all'apertibilità dell'area.

### **3.6.3 Le interconnessioni globali del Molise**

Già da alcuni anni i documenti di programmazione individuano obiettivi particolari che possono interessare nello specifico la Regione Molise, ovvero:

- l'ampliamento dei relativi servizi per lo sviluppo di nuovi segmenti del mercato turistico e per la creazione di rotte transnazionali di medio raggio dedicate al raccordo con i Paesi dello Spazio economico Europeo (SEE) e del Mediterraneo.

In questo, il raccordo dei collegamenti cielo-mare-terra con le reti interregionali dei trasporti pubblici locali può creare quelle connessioni fra nodi e rete delle città e dei sistemi produttivi, necessaria a valorizzare a fini di sviluppo le aree del Mezzogiorno e quindi la Regione Molise, in relazione stretta con la Regione Puglia;

- l'individuazione di modalità utili ad estendere il modello di "autostrada del mare" ai Paesi del Mediterraneo, offrendo alla logistica del Mezzogiorno l'opportunità di fungere da snodo delle grandi rotte transoceaniche, con diramazioni sia verso il centro Europa che verso i grandi mercati asiatici.

Prendendo come riferimenti iniziali i Corridoi Europei (dai quali è scomparso quello adriatico, uscito dalle priorità strategiche e strutturali della UE), la rete TEN (Corridoio 1, Corridoio 5 e Corridoio dei due mari – manca ancora una volta quello adriatico), il PON Trasporti, i progetti europei Interreg e il progetto ESPON (Performance delle Regioni d'Europa), è possibile dedurre una serie di ipotesi e di interconnessione con i sistemi europei di Molise e Puglia.

In considerazione della sua posizione geografica, la Regione Molise è interessata, in modo particolare, alle strategie transnazionali poiché il rafforzamento della cooperazione tra i Paesi adriatici rappresenta un presupposto necessario per dar vita ad uno sviluppo socio-economico ed ambientale dell'intero territorio, nell'ambito del bacino adriatico, in un contesto di una Europa unita e allargata. Il Molise, inoltre, è legato ai Paesi che affacciano sull'altra sponda dell'Adriatico anche per ragioni storico-culturali. Infatti, alcuni Comuni molisani sono legati ad alcuni Paesi dell'altra sponda dell'Adriatico sia per ragioni storiche che culturali. Comuni molisani di origine sia croata (quali Acquaviva Collecroce, Montemitro, San Felice del Molise) che albanese (Montecilfone, Portocannone, Campomarino, Ururi) conservano lingua e tradizioni originarie. Nell'ambito della politica di connettività dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest sorregge una idea guida che ne prospetta le funzioni di *"redistributore di flussi, di attivatore di nuove reti e di potenziatore di sistemi locali"*, contribuendo ad una *più generale "ricentralizzazione"* del Mediterraneo in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo.

L'attivazione di tale "Corridoio Meridiano", funge da "dispositivo territoriale" in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo, capace di agire verso obiettivi di sviluppo comuni dell'area MEDA, fondati sull'uso equilibrato e competitivo delle risorse locali.

Pur se posta ai margini di tale Corridoio, la regione Molise può giocare un ruolo di cerniera nel momento in cui sarà avviato il processo di pianificazione strategica per il Mediterraneo, in quanto collocata geograficamente fra le regioni del centro Italia ed il Mezzogiorno ed interessata dall'asse infrastrutturale Tirreno – Adriatico, nell'unico punto della penisola dove, per una infrastruttura viaria, è possibile tagliarla da ovest ad est senza interessare quote elevate degli Appennini attraversando dall'innesto della Autostrada A/1 Roma – Napoli la Piana di Venafro – Isernia – la Piana di Bojano – la fondovalle del Biferno fino a raggiungere Termoli e, quindi, la A/14 Bologna – Bari – Taranto.

Da quanto sopra si evince chiaramente che la strada da percorrere è quella di promuovere ed alimentare la nascita di un "policentrismo produttivo", identificando, sostenendo ed incrementando nuove "centralità periferiche" che possano avere la capacità di essere le

cerniere territoriali tra l'armatura europea e le nuove armature del mediterraneo meridionale, dei Balcani, del medio-oriente.

Questo ruolo di cerniera può essere svolto dal Molise attraverso la “porta ad Ovest” rappresentata dall’area urbana di Venafro e dalla zona industriale di Pozzilli, ed in questo senso può rappresentare anche valore aggiunto per l’intero sistema ZES Adriatica Puglia-Molise, nella sua apertura verso il Tirreno ed altri corridoi mediterranei e la “porta ad Est”, di Termoli, con il potenziamento dello scalo portuale, con l’interporto, la piastra logistica e la razionalizzazione dell’area industriale della valle del Biferno e necessita assolutamente dello sviluppo sinergico del progetto del “Corridoio Adriatico” per innestare e costituire un sistema compiuto con il Corridoio Meridiano ed incrementare i traffici ed i flussi tra il Nord Europa, i paesi balcanici, le regioni adriatiche ed i paesi in via di sviluppo che affacciano sul Mediterraneo.

Di seguito due rappresentazioni grafiche che semplificano il concetto di nesso tra Puglia e Molise lato Adriatico e tra i tre poli industriali di riferimento all’interno della Regione, a fini ZES.



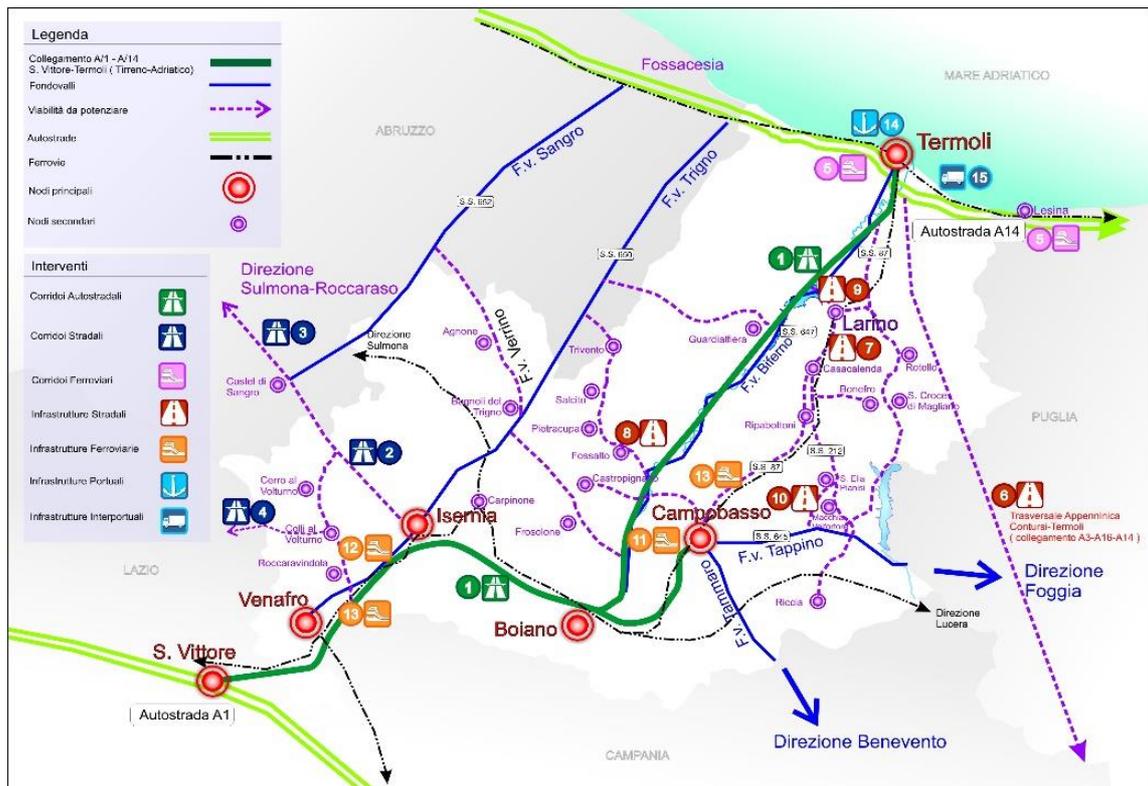


Fig. 23 - Le nuove infrastrutture della Regione riferite alle schede interventi

### 3.7. Nuovi interventi infrastrutturali

#### 3.7.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano

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

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

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

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

Si rimanda alla documentazione presente sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>39</sup> per un elenco dettagliato degli interventi pianificati, programmati e in corso, molti dei quali sono di assoluta rilevanza per le ZES di Puglia e Basilicata.

### 3.7.2 La pianificazione strategica della Regione Puglia

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare<sup>40</sup>:

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

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

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

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

Le principali priorità di intervento sono:

#### A. Trasporto ferroviario

- Realizzazione della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Bari-Napoli, che si integra con il sistema di trasporto regionale, imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che collegano Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi-Lecce. La Regione partecipa anch'essa al sostegno finanziario del processo di infrastrutturazione con 100 milioni di euro messi a disposizione dalle risorse inizialmente destinate all'attuazione del Programma Operativo 2007-2013 dei fondi strutturali europei.
- Rilancio della linea adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con l'AV/AC della linea Bari-Napoli. Su questa linea sono prioritari interventi di velocizzazione, attraverso l'upgrade tecnologico per una migliore gestione del traffico promiscuo lento/veloce, nonché l'eliminazione di alcuni PL. Rimane a questo scopo preordinato il completamento del raddoppio del binario nei pressi di Ortona (un chilometro circa) ed il raddoppio del binario nella tratta Termoli-Lesina (33 chilometri), per cui è previsto il completamento delle opere per il 2026. Il costo complessivo del progetto di raddoppio fra Termoli e Lesina è di 700 Mln di €, interamente finanziati. In particolare nel

<sup>39</sup> <http://www.ponir.mit.gov.it/interventi/aree-logistiche-integrate/ali-sist-pugl-lucano>

<sup>40</sup> Vedi <http://old.regione.puglia.it/index.php?page=schede&id=138>

Contratto di programma 2012 – 2016 MIT-RFI, sono stati stanziati 550 Mln €, mentre nella bozza del Contratto di programma 2017-2021 sono stati recepiti i finanziamenti recati dal FSC 2014 – 2020, pari a 150 Mln €.

- Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma. Nello snodo di Bari, le attuali infrastrutture intermodali di scalo Ferruccio ed Interporto, unitamente al fascio ferroviario di Bari Lamasinata, hanno la necessità di raccordarsi con la linea adriatica attraverso una interconnessione più veloce e funzionale, possibile solo attraverso la costruzione della nuova stazione posta in parallelo alla linea con un adeguato fascio di presa e consegna arrivi e partenze. Questo intervento, finanziato dal PAC nazionale, rappresenterà un moltiplicatore dei traffici intermodali, a sistema con le piattaforme di Brindisi Costa Morena, Brindisi nuova stazione elementare, Taranto Logistica, Taranto Polisettoriale, Taranto raccordo Bellavista – Cagioni, Foggia Incoronata. Con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione del Patto per lo sviluppo della Regione Puglia e della Delibera CIPE 54/2016, è finanziata la realizzazione della piattaforma logistica ferroviaria integrata, Incoronata, in area ASI e del raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi Intermodale".
- Interoperabilità delle linee ferroviarie regionali (Ferrovie del Sud Est, Ferrotramviaria e Ferrovie del Gargano) con la rete del gestore nazionale RFI. In rilievo gli interventi sul nodo di Bari C.le per l'interconnessione fisica dei binari della rete nazionale con quelli delle reti regionali FNB, FSE e FAL (Bari-Bitritto).
- Interoperabilità del materiale rotabile regionale, con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT). Nella stazione di Bari C.le, sarà possibile raggiungere l'aeroporto direttamente con il treno da tutta la regione.
- Potenziamento del materiale rotabile in funzione del modello di esercizio e delle effettive esigenze della domanda, secondo quanto previsto dall'Accordo Quadro RFI-Regione Puglia, sottoscritto ai sensi del D.lgs 112/2015.
- Adeguamento dell'infrastruttura su tratte caratterizzate da domanda potenziale significativa migliorando e potenziando la funzionalità dei nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva.
- Completamento dell'interconnessione delle reti ferroviarie nei nodi fisici di Bari, Foggia, Barletta, Taranto, Lecce e Francavilla Fontana.

## **B. Trasporto Marittimo**

- Potenziare la capacità intermodale e logistica dei tre porti di I classe e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali.
- Realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai porti di I e II classe funzionali allo sviluppo del trasporto combinato, a partire da quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico stradale. In particolare, le azioni delineate riguardano:
  - la razionalizzazione della connessione stradale al porto di Bari;
  - le connessioni ferro-stradali a servizio dell'intermodalità al porto di Brindisi;
  - la connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto;

- il potenziamento dei collegamenti con i porti di II classe.
- Proseguire il processo di implementazione di tecnologie *Intelligent Transport System* a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale iniziato con il progetto promosso dalla Regione Puglia per la realizzazione di un Sistema Intelligente di Trasporto Multimodale nei Tre porti Nazionali Pugliesi (SITIP, Sistema Informativo e Telematico Integrato per i Porti di Bari, Brindisi e Taranto).

#### A. Trasporto Stradale

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

## **PARTE II - IL PROGETTO**



## 4. La perimetrazione della ZES del Mar Adriatico Meridionale

### 4.1.1 Criteri generali di identificazione delle aree

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

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

La Regione Molise ha attivato un approccio di piena condivisione al progetto strategico della ZES definendo, insieme ai soggetti pubblici e privati a maggiore titolo di coinvolgimento, percorsi e caratterizzazioni ottimali al fine di circoscrivere, in modo puntuale, le scelte.

In particolare sono state definiti insieme i tre poli principali di sviluppo della strategia, con prevalenza territoriale e logistica sull'area portuale e retroportuale di Termoli/Larino mantenendo comunque, secondo il principio di connessione funzionale, delle significative presenze nei poli più interni di Campobasso/Bojano ed Isernia/Venafro.

L'identificazione delle aree è stata fatta derivare direttamente dalle aree industriali/comuni interessati dagli insediamenti potenziali, attraverso una ricerca ponderata di lotti disponibili partendo da fattori maggiormente rappresentativi: natura pubblica del lotto, immediata disponibilità, elevato livello di infrastrutturazione, conclusione e/o elevato avanzamento nell'iter di acquisizione di permessi/autorizzazioni.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.1.2 Il versante pugliese della ZES

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

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

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

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

L'estensione complessiva delle aree pugliesi individuate per la ZES del Mar Adriatico Meridionale è pari ad **ettari 2.628,49**. Nella tabella seguente si riporta invece una descrizione sintetica delle principali caratteristiche dei singoli poli. Una descrizione dettagliata delle singole aree si trova nei paragrafi successivi.

POLO DI FOGGIA	
Porti di riferimento	Manfredonia
Snodi logistici	- Aeroporto di Foggia - Piattaforma logistica di Incoronata
Vie di comunicazione veloce	- A14 Bologna-Taranto - A16 Napoli-Canosa
Aree produttive	- PIP Manfredonia - ASI Foggia-Incoronata - ASI Manfredonia-Monte Sant' Angelo - Area industriale di Cerignola - Area industriale di Ascoli Satriano - Area industriale di Candela
Settori di riferimento	- Aeronautica

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agroalimentare</li> <li>- Automotive</li> <li>- Logistica</li> <li>- Meccanica</li> </ul>
Estensione	442,73 Ha

POLO DI BARLETTA	
Porti di riferimento	Barletta
Snodi logistici	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aeroporto di Foggia</li> <li>- Piattaforma logistica di Incoronata</li> </ul>
Vie di comunicazione veloce	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A14 Bologna-Taranto</li> <li>- A16 Napoli-Canosa</li> </ul>
Aree produttive	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ZI Barletta</li> </ul>
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agroalimentare</li> <li>- Logistica</li> <li>- Meccanica</li> <li>- Tessile, abbigliamento e calzature</li> </ul>
Estensione	267,12 Ha

POLO DI BARI	
Porti di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bari</li> <li>- Molfetta</li> <li>- Monopoli</li> </ul>
Snodi logistici	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aeroporto di Bari</li> <li>- Interporto Regionale della Puglia</li> </ul>
Vie di comunicazione veloce	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A14 Bologna-Taranto</li> <li>- A16 Napoli-Canosa</li> <li>- SS96 Bari-Matera</li> </ul>
Aree produttive	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ASI Bari-Modugno</li> <li>- Area retroportuale Molfetta</li> <li>- MAAB</li> <li>- PIP Bitonto</li> <li>- ZI Altamura</li> <li>- PIP Gravina</li> <li>- ZI Monopoli</li> </ul>
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agroalimentare</li> <li>- Automotive</li> <li>- Elettromedicale</li> <li>- Farmaceutico</li> <li>- ICT</li> <li>- Logistica</li> <li>- Meccanica</li> <li>- Meccatronica</li> <li>- Mobilio</li> <li>- Nautica da diporto</li> </ul>
Estensione	761,49 Ha

POLO DI BRINDISI	
Porti di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brindisi</li> <li>- Monopoli</li> </ul>
Snodi logistici	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aeroporto di Brindisi</li> </ul>
Vie di comunicazione veloce	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SS379/SS16 Bari-Brindisi</li> </ul>

	- SS7 Brindisi-Taranto
Aree produttive	- ASI Brindisi - ASI Fasano - ASI Ostuni
Settori di riferimento	- Aerospaziale - Chimica - Energia - Farmaceutico
Estensione	775,83 Ha

#### POLO DI LECCE

Porti di riferimento	- Brindisi
Snodi logistici	- Aeroporto di Brindisi
Vie di comunicazione veloce	- SS613 Brindisi-Lecce
Aree produttive	- ASI Lecce-Surbo - ASI Galatina-Soletto - ASI Nardò-Galatone - ZI Casarano - ZI Matino - Centro Intermodale Melissano
Settori di riferimento	- Agroalimentare - Meccanica - TAC
Estensione	381,32 Ha

#### 4.1.3 Il versante molisano della ZES

Riguardo i cinque fattori chiave che hanno orientato la scelta delle aree, si evidenzia come essi sono stati declinati nella Regione Molise:

- **Nesso funzionale:** l'intero sistema industriale molisano, considerato nella definizione dei lotti da destinare alla ZES Adriatica, ha un riferimento funzionale con il sistema portuale adriatico in quanto rappresenta il riferimento logistico di elezione, di entrata ed uscita di merci e prodotti. Inoltre il rapporto consolidato da tempo delle due regioni con i poli transnazionali di Albania, Croazia, Montenegro hanno da tempo generato riferimenti relazionali e rapporti commerciali stabili.
- **Connettività:** il sistema infrastrutturale di mobilità dei poli individuati attraverso la viabilità di rango principale longitudinale e trasversale riconduce la maglia alle piastre logistiche adriatiche già attive lungo la dorsale adriatica, dalle Marche alla Puglia ed il riferimento di snodo consolidato dell'Interporto di Foggia.
- **Rilevanza:** le aree libere per nuovi insediamenti rappresentano oltre il 71% del totale della disponibilità riservata per legge alla Regione. Si è valutato come rapporto ottimale nel senso di lasciare una significativa riserva al sistema di manifestazioni private per interventi rilevanti da proporre. La rilevanza di tipologie attese almeno sulla base delle esperienze similari in corso, è presumibilmente rivolta a dimensioni medio grandi di imprese, anche in considerazione di una serie di contatti e interessi specifici già intervenuti.
- **Fattibilità:** per come sono stati acquisiti, i lotti indicati presentano, in grandissima parte, piena disponibilità all'insediamento, certificazioni edilizie ed urbanistiche idonee, quasi nulla presenza di vincoli idrogeologici ed ambientali, paesaggistici,

archeologici o di altra natura. In linea di principio, quindi, facendo ricorso ad una architettura di semplificazione amministrativa in linea con le migliori pratiche regionali e l'innovazione nazionale imminente, non dovrebbero esserci problemi di sorta.

- **Impatto:** l'aspettativa per l'attivazione dell'iniziativa è molto alta nel senso che tiene anche conto di una considerevole domanda di insediamento e di condizioni al contorno particolarmente attraenti e non solo da un punto di vista di contributi e bonus fiscali. Sono in corso anche importanti interlocuzioni, per cui è ragionevole ipotizzare riscontri importanti. È intenzione dell'amministrazione privilegiare anche insediamenti che possano attivare meccanismi di filiere locali e/o di sub forniture a chilometro zero, in modo da valorizzare anche l'imprenditoria locale minore e le sue possibilità di sviluppo.

I benefici producibili sul territorio sono intanto di innovazione e ripresa di cultura dell'imprenditorialità, di opportunità di investimenti e di lavoro anche in termini indiretti, di mobilità, consulenza, manutenzione. Su una base molto empirica di attribuzione di nuove risorse attivate su costi unitari di investimento, l'aspettativa del territorio può essere quantificabile in oltre 1.000 unità, a titolo diretto ed indiretto. Prima dell'attivazione operativa della Strategia sarà messo a punto un set di indicatori molto stringente mutuato dalle migliori esperienze di monitoraggio sviluppate con programmi nazionali e comunitari, in contesti simili.

Le aree selezionate per l'inclusione nel piano oggetto di richiesta di istituzione della ZES sono state candidate dai rispettivi Enti di competenza e riferimento amministrativo territoriale (Consorzi Industriali e Comuni in primis) le cui informazioni (mappe, catastali, descrizioni e perimetrazioni, tutte rigorosamente disponibili) hanno costituito la base per la definizione cartografica, sviluppata dal gruppo di lavoro della Strategia, più avanti presentata. Le aree individuate per la sezione molisana della ZES Adriatica sono riportate nelle tabelle seguenti, il cui dettaglio è fornito nei paragrafi che seguono.

POLO DI TERMOLI-LARINO	
Aree produttive	Nucleo Industriale della Valle del Biferno Area portuale e retroportuale di Termoli Area destinata all'Interporto di Termoli Area PIP di Larino
Principali settori di riferimento	Automotive; Chimico; Agroalimentare; Manifatturiero; Servizi
Estensione	196,48 Ha
POLO DI CAMPOBASSO-BOJANO	
Aree produttive	Nucleo Industriale di Campobasso-Bojano Area industriale di Campobasso Area industriale di Bojano
Principali settori di riferimento	Agroalimentare; Chimico; Manifatturiero; Servizi

Estensione	117,34 Ha
<b>POLO DI ISERNIA-VENAFRO</b>	
Aree produttive	Nucleo Industriale di Isernia-Venafro; Area PIP di Carpinone; Area PIP di Pettoranello del Molise; Area industriale di Venafro.
Principali settori di riferimento	Meccanico; Tessile; Manifatturiero; Servizi
Estensione	52,57 Ha

Il ragionamento, che ha portato alla definizione delle aree, condiviso anche nel corso degli incontri partenariali è stato quello di procedere per step di disponibilità, in modo da garantire la massima trasparenza e pari opportunità per tutti i potenziali concorrenti, secondo il seguente schema, di attivazione prioritaria e progressiva:

- aree nella più totale disponibilità pubblica, adeguatamente infrastrutturate e potenzialmente pronte per una attivazione immediata, anche in termini di permessi ed autorizzazioni disponibili;
- aree nella più totale disponibilità pubblica, in condizioni di infrastrutturazione non completa e/o di permessi parzialmente ottenuti, ma prive di particolari criticità che possano inficiare il raggiungimento di obiettivi significativi di insediamento, in tempi coerenti con quelli della Strategia;
- aree già infrastrutturate e provviste di insediamento, al momento oggetto di fallimento, chiusura, sospensione di attività per le quali le procedure di riattivazione possano immaginarsi molto semplici;
- aree private ma con procedure particolarmente avanzate in termini di espropri;
- aree oggetto di piani di investimento di interesse regionale in termini di aziende di proprietà regionale, oggetto di Accordi di Programma o di Sviluppo, candidate nell'ambito di Area di Crisi.

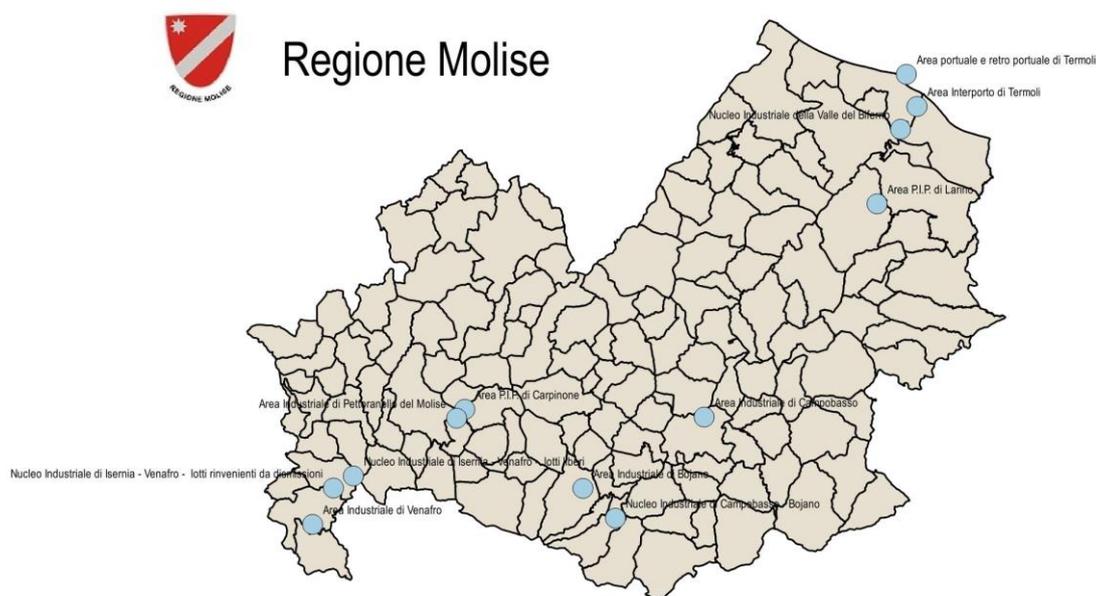
Il percorso delle individuazioni territoriali per l'implementazione della ZES, ha previsto una prima significativa identificazione attraverso una procedura molto cautelativa e restrittiva, attinente i punti precedenti da i. a v., che vale circa tre quarti del plafond ed una successiva integrazione di superficie territoriale, attraverso una manifestazione di interesse dedicata, rivolta anche ad imprenditori che intendano investire all'interno di un lotto già di proprietà e/o attraverso ampliamento su lotto proprio in modo da garantire adeguate procedure di trasparenza ed intercettare ogni possibile opportunità al momento non allocabile.

La concreta individuazione delle aree da includere nella proposta di ZES ha visto, come anticipato, diversi step procedurali che hanno compreso una vasta consultazione degli attori istituzionali della regione. In particolare è stato chiesto al territorio di segnalare la sussistenza di aree libere, a vario titolo destinate a insediamenti industriali, provviste di infrastrutture minime, con priorità per quelle di proprietà pubblica. Successivamente, considerata la quantità e qualità delle risposte e verificata la capienza rispetto al massimale definito con d.p.c.m. 12/2018 per il Molise, si è proceduto ad integrare l'analisi con la

richiesta di segnalazione di aree dismesse, a rischio di dismissione, ovvero di aree ospitanti poli aziendali oggetto di politiche di rilancio.

Ne è scaturito un quadro complessivo che, così come delineato in fase di programmazione, individua nella zona costiera il Polo a maggiore rilevanza, cui si aggiungono gli altri due poli interni la cui inclusione, fermo restando il rispetto del principio del nesso funzionale, deriva dalla necessità di garantire un supporto alle potenzialità di sviluppo ad aree sub-regionali che altrimenti risulterebbero penalizzate. Le schede monografiche che seguono hanno il grado di dettaglio informatico e catastale idoneo ad una corretta ed unifica identificazione formale territoriale.

Come condiviso con le strutture ministeriali le superfici valorizzate fanno riferimento alle superfici nette dei lotti, escludendo quindi le frazioni di servizi, viabilità comune, parcheggi non imputabili strettamente all'attività produttiva da incentivare.



#### 4.1.4 Tabelle di sintesi aree ZES Adriatica

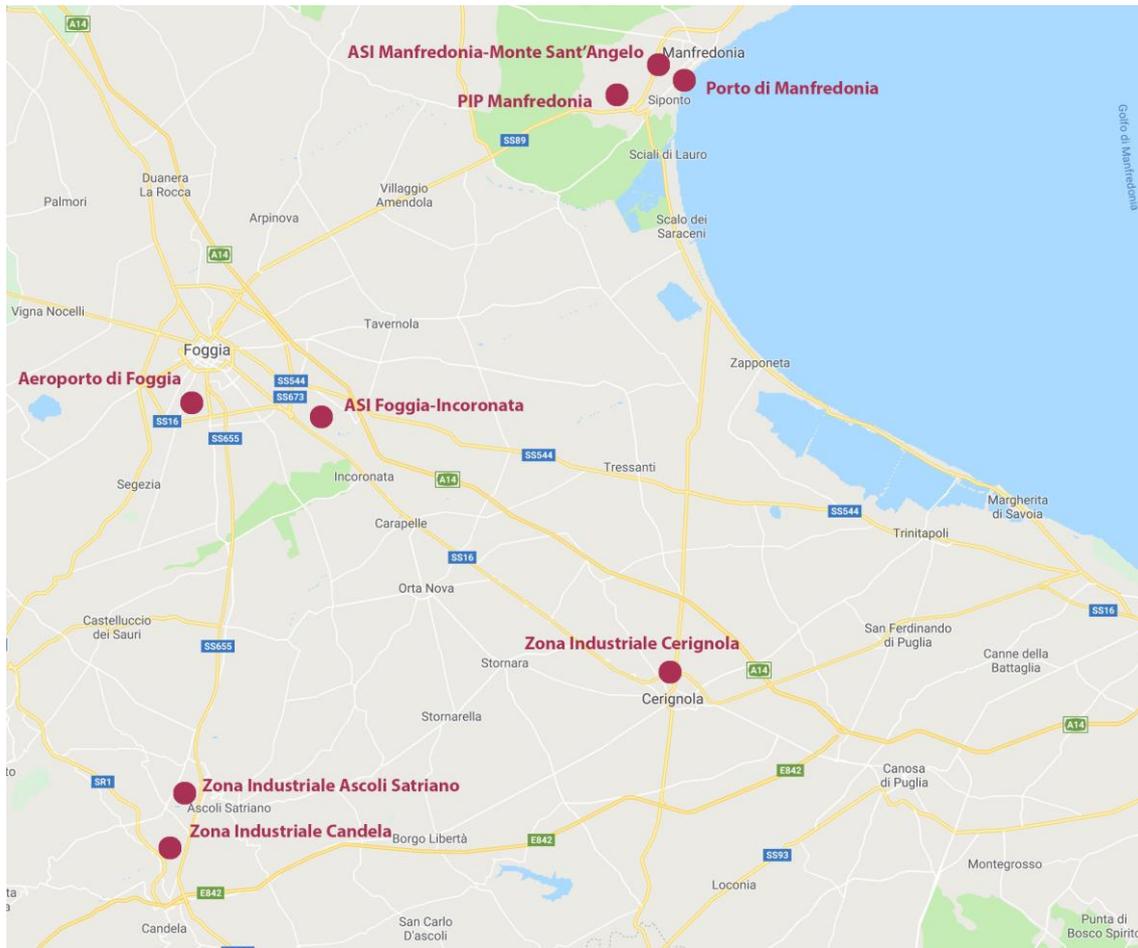
Si riportano di seguito le schede di sintesi relative alle aree individuate per la ZES del Mar Adriatico Meridionale. La descrizione di dettaglio di ciascun Polo e delle relative Aree è data nei paragrafi seguenti.

L'estensione in ettari di ciascuna area è da intendersi come **estensione massima**, in quanto sovente riferita alla superficie territoriale complessiva. Ai fini del computo della superficie della ZES farà invece conto, per ciascuna delle aree elencate nella tabella seguente, la sola **superficie fondiaria**. Gli ettari che residueranno in seguito alla puntuale definizione delle superfici fondiarie delle aree selezionate, unitamente agli ettari residui non assegnati, saranno assegnati in fase di revisione del Piano, con modalità da definirsi.

Polo/Area	Estensione in ettari
<b>Polo di Foggia</b>	<b>442,73</b>
Area portuale di Manfredonia	38,77
Aree demaniali Aeroporto di Foggia	49,62
Area ASI di Manfredonia-Monte Sant'Angelo	64,64
Area PIP/D46 di Manfredonia	83,34
Area ASI di Foggia Incoronata	153,13
Area industriale di Cerignola	23,30
Area industriale di Ascoli Satriano	16,80
Area industriale di Candela	13,13
<b>Polo di Barletta</b>	<b>267,12</b>
Area portuale di Barletta	19,99
Area industriale di Barletta via Trani	247,13
<b>Polo di Bari</b>	<b>761,49</b>
Area portuale di Bari	82,81
Area portuale di Monopoli	11,57
Area portuale di Molfetta	11,00
Aree demaniali Aeroporto di Bari	17,60
Interporto Regionale della Puglia	37,80
Area ASI di Bari-Modugno	140,72
Area retroportuale Molfetta	117,00
Area MAAB	25,50
Area PIP di Bitonto	71,00
Area industriale di Monopoli	53,47
Area industriale di Altamura Via Gravina	183,50
Area PIP di Gravina	9,52
<b>Polo di Brindisi</b>	<b>775,83</b>
Area portuale di Brindisi	156,35
Aree demaniali Aeroporto di Brindisi	1,50
Area ASI di Brindisi	472,86
Area ASI di Fasano	66,77
Area ASI di Ostuni	78,35

<b>Polo di Lecce</b>	<b>381,32</b>
Area ASI di Lecce-Surbo	217,00
Area ASI di Galatina-Soletto	88,00
Area ASI di Nardò-Galatone	55,00
Area Industriale di Casarano	9,67
Area Industriale di Matino	9,45
Centro Intermodale di Melissano	2,20
<b>TOTALE AREE ASSEGNATE PUGLIA</b>	<b>2.628,49</b>
<b>TOTALE AREE NON ASSEGNATE PUGLIA</b>	<b>261,10</b>
<b>TOTALE ESTENSIONE ZES PUGLIA</b>	<b>2.889,59</b>
<b>Polo di Termoli-Larino</b>	<b>196,48</b>
Nucleo Industriale della Valle del Biferno	128,59
Area portuale e retroportuale di Termoli	9,72
Area destinata all'Interporto di Termoli	42,47
Area PIP di Larino	15,70
<b>Polo di Campobasso-Bojano</b>	<b>117,34</b>
Nucleo Industriale di Campobasso-Bojano	92,39
Area industriale di Campobasso	5,78
Area industriale di Bojano	19,17
<b>Polo di Isernia-Venafro</b>	<b>52,57</b>
Nucleo Industriale di Isernia-Venafro	15,29
Area PIP di Carpinone	21,38
Area industriale di Pettoranello del Molise	12,40
Area industriale di Venafro	3,5
<b>TOTALE AREE ASSEGNATE MOLISE</b>	<b>366,39</b>
<b>TOTALE AREE NON ASSEGNATE MOLISE</b>	<b>149,61</b>
<b>TOTALE ESTENSIONE ZES MOLISE</b>	<b>516,00</b>
<b>TOTALE AREE ASSEGNATE INTERREGIONALE ADRIATICA</b>	<b>2.994,88</b>
<b>TOTALE AREE NON ASSEGNATE INTERREGIONALE ADRIATICA</b>	<b>410,71</b>
<b>TOTALE ESTENSIONE ZES INTERREGIONALE ADRIATICA</b>	<b>3.405,59</b>

## 4.2 Polo di Foggia



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

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

Le aree produttive incluse nella perimetrazione della ZES includono: la zona industriale e artigianale "PIP/D46" di Manfredonia; l'area ASI di Manfredonia-Monte Sant'Angelo; le zone industriali di Cerignola, Candela e Ascoli Satriano; la piattaforma logistica nonché un'ampia porzione, infrastrutturata e priva di insediamenti, dell'area ASI di Foggia-Incoronata.

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

### 4.2.1 Attività da promuovere e rafforzare

La Capitanata è fra le maggiori piattaforme agricole del Paese per volumi di produzione lorda vendibile. In essa si sono sviluppate sinora trasformazioni agroalimentari nei comparti

molitorio, pastario, vinicolo, oleario, lattiero-caseario e conserviero, ma sono ancora assenti altre trasformazioni e produzioni agroalimentari e la costruzione sia di macchinari impiegabili in agricoltura e sia nell'industria agroalimentare.

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

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

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

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

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

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

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

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

- **industria agroalimentare** (molitoria, vinicola, olearia, pastaria, lattiero-casearia, conserviera);
- **industria vetraria** con il prossimo rientro in esercizio della Sangalli vetro a Manfredonia che sino ad un recente passato ha movimentato nel porto sabbie silicee destinate ai forni dell'impianto;
- **automotive**, comparto in cui si potrebbe sviluppare in loco una robusta supply chain non solo per il sito locale della FPT, ma anche per gli stabilimenti del Gruppo FCA prima ricordati nelle aree di Termoli, Avellino, S.Nicola di Melfi e Bari. Al momento un'attività di subfornitura all'impianto della FPT è assicurata da un'azienda locale del Gruppo Manta fornitrice di trattamenti protettivi per i suoi motori;
- **aeronautica**. Anche in questo settore potrebbero svilupparsi subforniture con lavorazioni di fibre di carbonio, oggi assicurate in loco sempre dal Gruppo Manta che è fornitore esclusivo di componenti chiave per elicotteri civili AW109 e AW169

e azienda di assemblaggio delle parti mobili di coda degli alettoni di programmi Boeing 767 KC 46 Tanker.

#### 4.2.2 Porto di Manfredonia



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

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

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

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

- fertilizzanti per consumo di agricoltori locali

- cereali per aziende molitorie daune

Il traffico era ben maggiore negli anni scorsi e la sua diminuzione è dovuta sia alla sospensione di attività di un grande insediamento industriale della zona e sia a criticità operative che rendono meno vantaggioso scalare a Manfredonia.

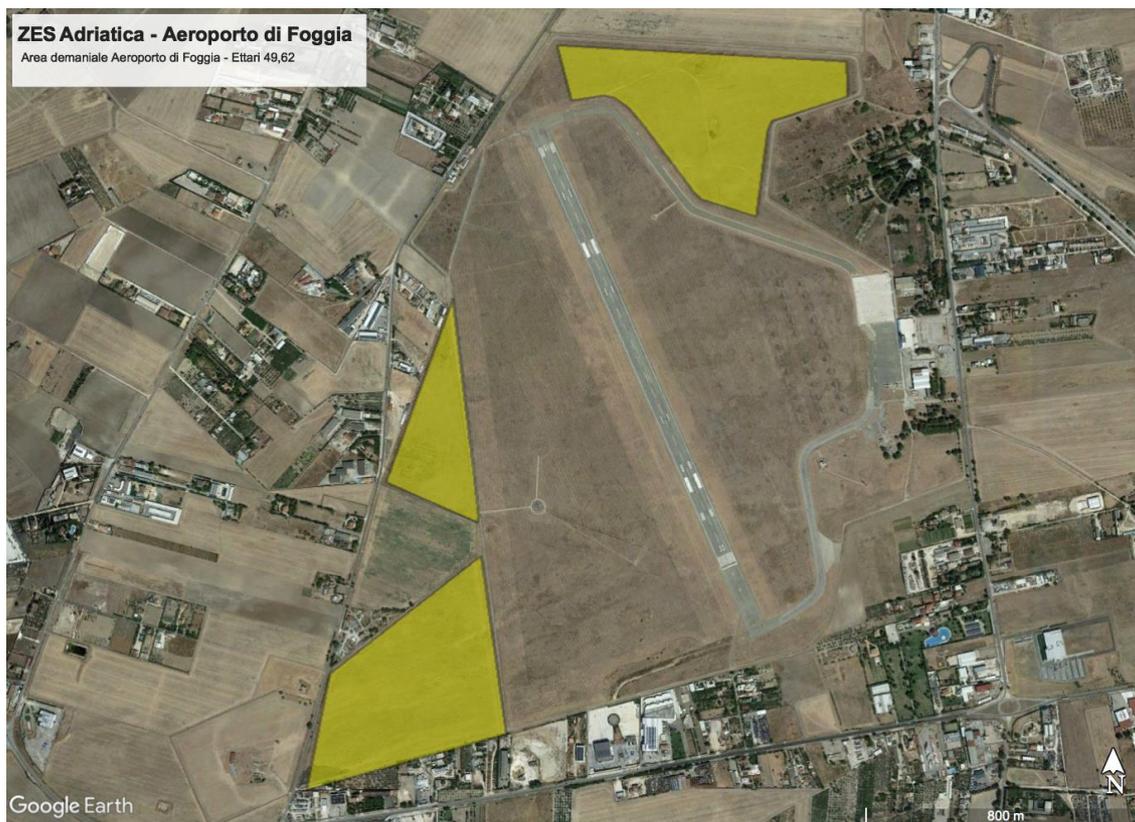
Il traffico delle merci alla rinfusa, tipica attività dello scalo negli anni passati, si ritiene che possa e debba costituire il punto di riferimento per lo sviluppo immediato del porto in ragione soprattutto della vicinanza con le aree agricole del Foggiano che sono tra le più produttive del Mezzogiorno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

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

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

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

### 4.2.3 Aeroporto di Foggia

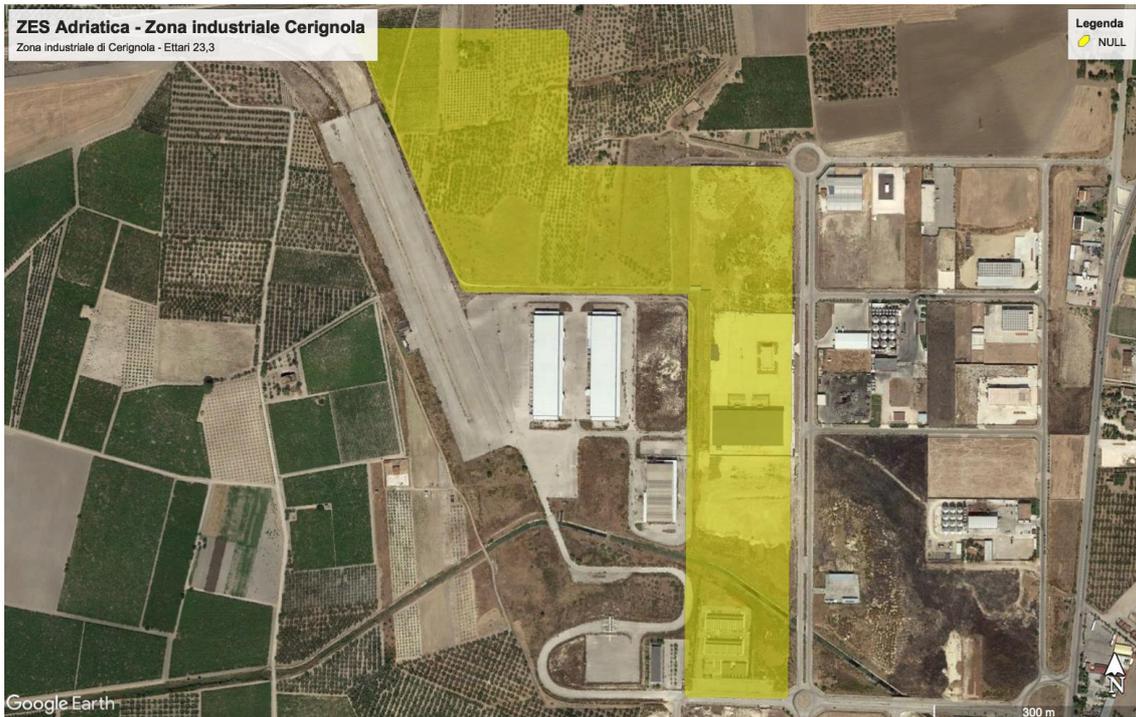


In prossimità della città di Foggia, l'aeroporto risulta ottimamente collegato con tutti gli scali portuali pugliesi della ZES del Mar Adriatico Meridionale, attraverso una fitta rete di infrastrutture stradali (S.S. 16, A14, S.S. 89).

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

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

#### 4.2.4 Zona Industriale di Cerignola



Trattasi di un'area, con destinazione mista industriale-artigianale, consolidatasi a partire dagli anni '80 attraverso l'attuazione di n.2 piani particolareggiati ex l. n.865/71 denominati PAP (Piani Aree Produttive) 1^ e 2^ Fase.

Nel cuore del basso Tavoliere, l'agglomerato si sviluppa, nel suo complesso, a un lato della Cerignola-Manfredonia sino alla barriera della Ferrovia; collegato ottimamente con la S.S.16bis e con il casello autostradale A14 BO-TA, si trova lungo la S.S. Provinciale Rivolese n.77. L'area risulta completamente espropriata dal Comune di Cerignola (compreso le strade e le fasce di rispetto) ed assegnata alle aziende insediate e/o da assegnare nei lotti ancora disponibili; in particolare, i **23,3 ettari** oggetto dell'inquadramento, occupano circa il 20% dell'intera estensione della zona industriale-artigianale oltre a risultare attualmente liberi e non sottoposti ad alcun vincolo.

La zona industriale è oggetto di attraversamenti di rete idrica potabile e rete idrica industriale gestita dall'AQP; il Comune non gestisce tali infrastrutture, ad eccezione della rete della viabilità, della fogna bianca e della pubblica illuminazione

Attraverso la S.P. Rivolese n.77 e la S.P. n.141 è possibile raggiungere il porto di Manfredonia.

Al momento, le aziende insediate nell'agglomerato industriale sono di vario tipo e rispecchiano la tipica parcellizzazione in attività di tipo industriale ed artigianale.

#### 4.2.5 Area ASI di Manfredonia – Monte Sant’Angelo



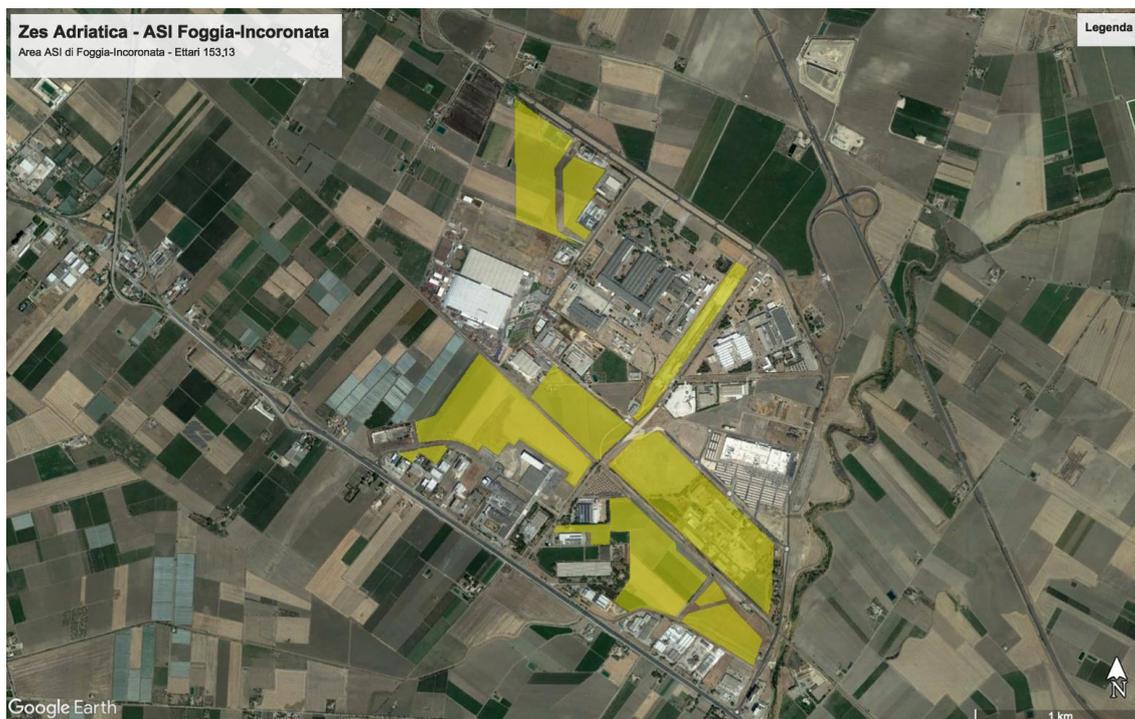
L’agglomerato ASI – Manfredonia-Monte Sant’Angelo sito al confine dei due comuni, è collocato a circa 2,5 Km dal centro urbano di Manfredonia e circa 7 Km dal centro abitato di Monte Sant’Angelo.

L’agglomerato ha una estensione complessiva di circa 320 ettari lungo la costa del golfo di Manfredonia da un lato e dalla S.S.89 dall’altra.

Punto strategico per l’interazione tra comunicazioni via mare e su strada, l’area oggetto dell’inquadramento si estende per circa **64,64 ettari** ed è composta da lotti liberi attualmente non occupati, dismessi e di proprietà privata (la cui procedura di esproprio è prevista dalla normativa di riferimento).

Totalmente infrastrutturato, l’agglomerato si contraddistingue per la vicinanza con il porto (che è parte integrante) e per l’esercizio di vari tipi di attività (meccanica e cantieristica in particolare).

#### 4.2.6 Area ASI di Foggia Incoronata



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

Le aree incluse nella perimetrazione ZES, per un totale di circa **153,13 ettari**, sono costituite da lotti liberi da insediamenti produttivi e dalla Piattaforma Logistica ivi presente. Quest'ultima già opera al servizio di industrie locali e regionali e potrebbe ulteriormente beneficiare di incrementi di movimentazioni dello scalo portuale di Manfredonia.

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

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

L'agglomerato si caratterizza per la presenza di aziende operanti prevalentemente nel settore agroalimentare.

#### 4.2.7 Area PIP di Manfredonia



Le aree individuate nella cartografia candidate alla inclusione nelle ZES sono ubicate nel territorio comunale di Manfredonia lungo la strada statale 89.

Sono collegate con la infrastruttura portuale in Zona ASI attraverso il semianello di circonvallazione che, sempre attraverso la S.S. 89, assicura di collegamento tra il Gargano e le principali direttrici viarie della fascia adriatica.

Nel vigente PRG le dette aree ricadono interamente in Zona Omogenea Territoriale “D3E” (Ex DI 46, ex DI 50 e P.I.P.), assoggettate a piano di lottizzazione di iniziativa privata, i primi due, e a Piano attuativo di iniziativa Pubblica, il terzo.

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

Per quanto attiene alla vincolistica gravante sulle aree si registra la inclusione delle insule DI 46 e PIP all'interno dei SIC – ZPS Valloni e steppe pedegarganiche e la presenza di Ulteriori contesti Paesaggistici del PPTR, mentre la insula DI 50 risulta priva di vincoli.

La presenza dei detti vincoli non determina inedificabilità delle aree ma comporta la necessità di acquisire la VINCA positiva e l'Accertamento di Compatibilità Paesaggistica.

La superficie fondiaria complessiva è pari ad **ettari 83,34** (trattasi di lotti inutilizzati e dismessi).

#### 4.2.8 Area industriale di Ascoli Satriano



L'area prescelta, estesa per **16,8 ettari** e priva di insediamenti, si situa in un contesto industriale dotato delle principali infrastrutture, quali strade, acqua, gas, pubblica illuminazione, linea telefonica e fibra ottica, per il cui adeguamento e completamento sono stati presentati progetti al Patto di Sviluppo della Capitanata. Le aziende presenti nell'area operano nei settori della trasformazione prodotti agricoli, torrefazione caffè, lavorazioni inerti ed asfalti, raccorderia oleodinamici, meccanica pesante, arredi civili e navali, lavorazione e stoccaggio paglia.

L'area dista 74 Km dal porto di Manfredonia, passando per la SS 655 e SS 89.

#### 4.2.9 Area industriale di Candela



L'agglomerato PIP dell'area Industriale di Candela è collocato e si sviluppa lungo la S.P. 99, a circa km 3 dall'abitato di Candela, in prossimità del Casello Autostradale A16 Bari/Napoli e della stazione Ferroviaria di Candela. L'area inserita in ZES, estesa per circa **13 ettari**, è priva di insediamenti e parzialmente infrastrutturata (attraversamento rete idrica AQP e rete di telefonia Telecom).

Il collegamento con il Porto di Manfredonia avviene tramite la S.S. 665 per Foggia e la S.P. 89 Garganica.

### 4.3 Polo di Barletta



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

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

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

#### 4.3.1 Attività da promuovere e rafforzare

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

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

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

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

#### 4.3.2 Porto di Barletta



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

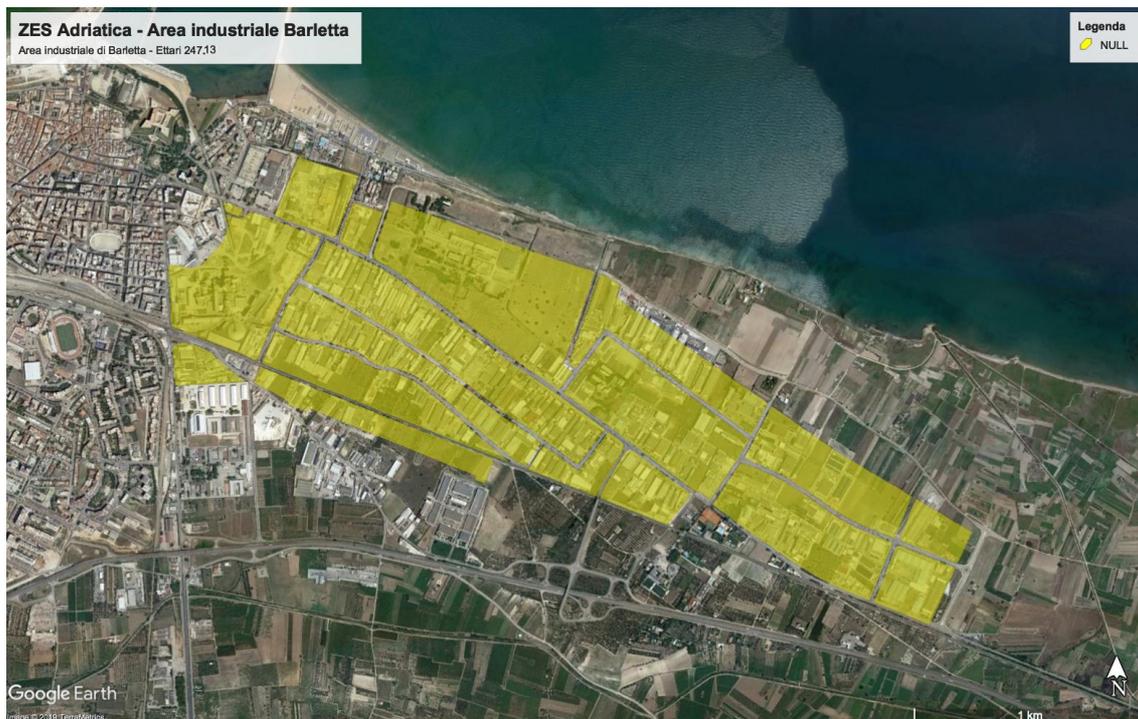
La struttura dei traffici di Barletta è sostanzialmente imperniata su rinfuse solide nella misura del 70% e prodotti petroliferi per circa il 30% con una piccola presenza di merce varia. Il calo del traffico del cemento, dei prodotti lapidei e dei prodotti chimici ha segnato la fase di crisi del porto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

Ad oggi le movimentazioni più significative dello scalo risultano:

- prodotti raffinati per un deposito costiero;
- fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali;
- minerali grezzi, cementi e calci per e dalla Cementeria del Gruppo Buzzi Unicem.

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

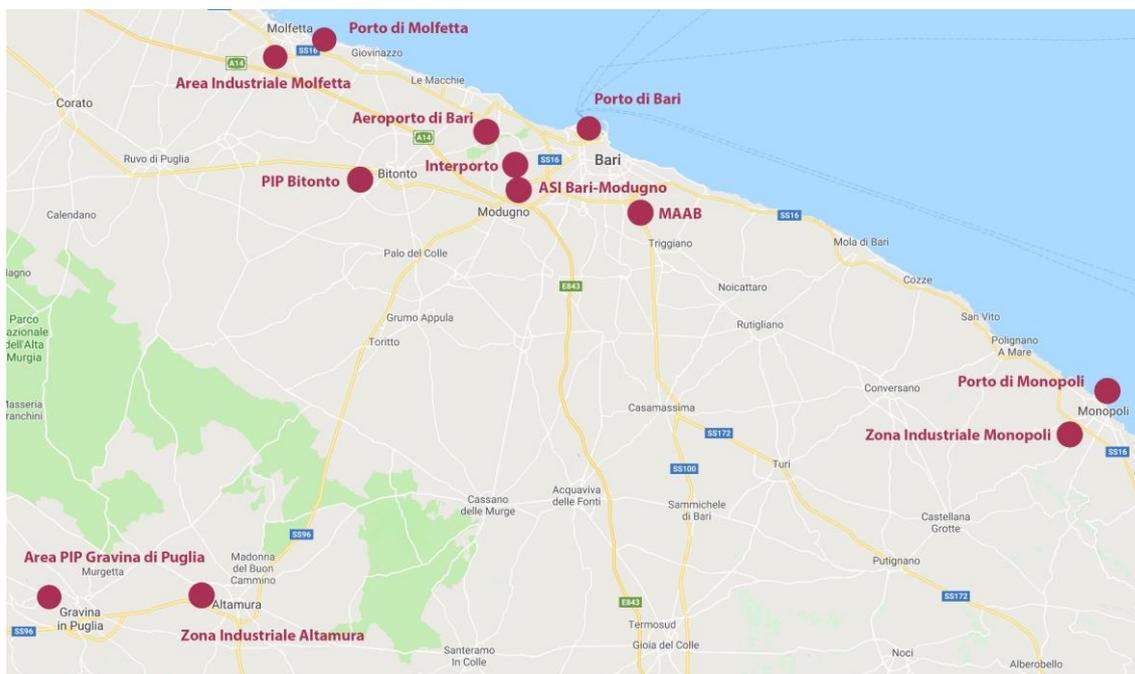
#### 4.3.3 Zona Industriale di Barletta



La zona individuata ha una estensione complessiva di **247,13 ettari** ed è composta da due aree a diversa destinazione urbanistica, la zona D1 che va dal mare alla ferrovia e la zona D2 che va dalla ferrovia verso l'interno. La zona D1 è industriale mentre la zona D2 è a carattere artigianale e merceologico. Le aree suddette presentano una percentuale di occupazione dell'80%.

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

## 4.4 Polo di Bari



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

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

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

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

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

#### 4.4.1 Attività da promuovere e rafforzare

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.4.2 Porto di Bari



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

Lo scalo nel suo bacino comprende:

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

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

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

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

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

In partenza si movimentano invece prevalentemente:

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

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

#### 4.4.2.1 Porto di Bari e il 5G

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

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

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

In questo contesto, il porto di Bari diventerà il primo porto europeo 4.0<sup>41</sup>: *living hub* ed *innovation hub*, al servizio di:

- Sicurezza perimetrale e ambientale;
- Controllo accessi e monitoraggio dell'area;
- Servizi a supporto della logistica portuale;

---

<sup>41</sup>Partner dell'iniziativa Smart Port sono: l'Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale, TIM, Fastweb, Poliba, Leonardo, Bosch, Athonet, Rai Way.

- Automatizzazione operazioni carico e scarico;
- Potenziamento della gestione di merci e persone.

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

#### 4.4.3 Porto di Monopoli



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

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

un'attività che, nonostante la crisi del settore, mantiene una sua vitalità ed importanza economica e culturale per la città, anche per la presenza di una marineria molto preparata ed attiva.

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

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

#### 4.4.4 Porto di Molfetta



La Città di Molfetta ha un porto commerciale di livello regionale, inserito all'interno del subsistema del Levante, composto dai porti di Bari, Barletta, Monopoli, Molfetta e Manfredonia. Gli stessi atti di programmazione regionale (cfr. delibera della Giunta Regione Puglia n. 808 del 17/4/2015) riportano "...il porto di Molfetta riveste un ruolo significativo nel sistema portuale pugliese...". Il porto di Molfetta, destinato storicamente all'attività peschereccia, è attualmente divenuto un importante snodo commerciale che si potenzierà dopo l'entrata in esercizio del nuovo porto commerciale in fase di completamento.

Il Porto attuale e quello in costruzione, a regime, avranno n. 6 banchine operative e 3 moli operativi. Le aree a servizio delle banchine, a regime saranno:

- a) Piazzale retrostante la Banchina Nord Ovest: (in fase di costruzione)

- b) Piazzale retrostante la Banchina Sud Ovest: (in fase di costruzione)
- c) Piazzale sui Moli San Vincenzo e San Michele (operativi)

L'incremento dell'attività commerciale è dato anche dai dati delle pratiche doganali in aumento, come si evince dalla seguente tabella:

Anno di esercizio	numero di pratiche doganali
2015	109
2016	112
2017	83
30/06/2018	263

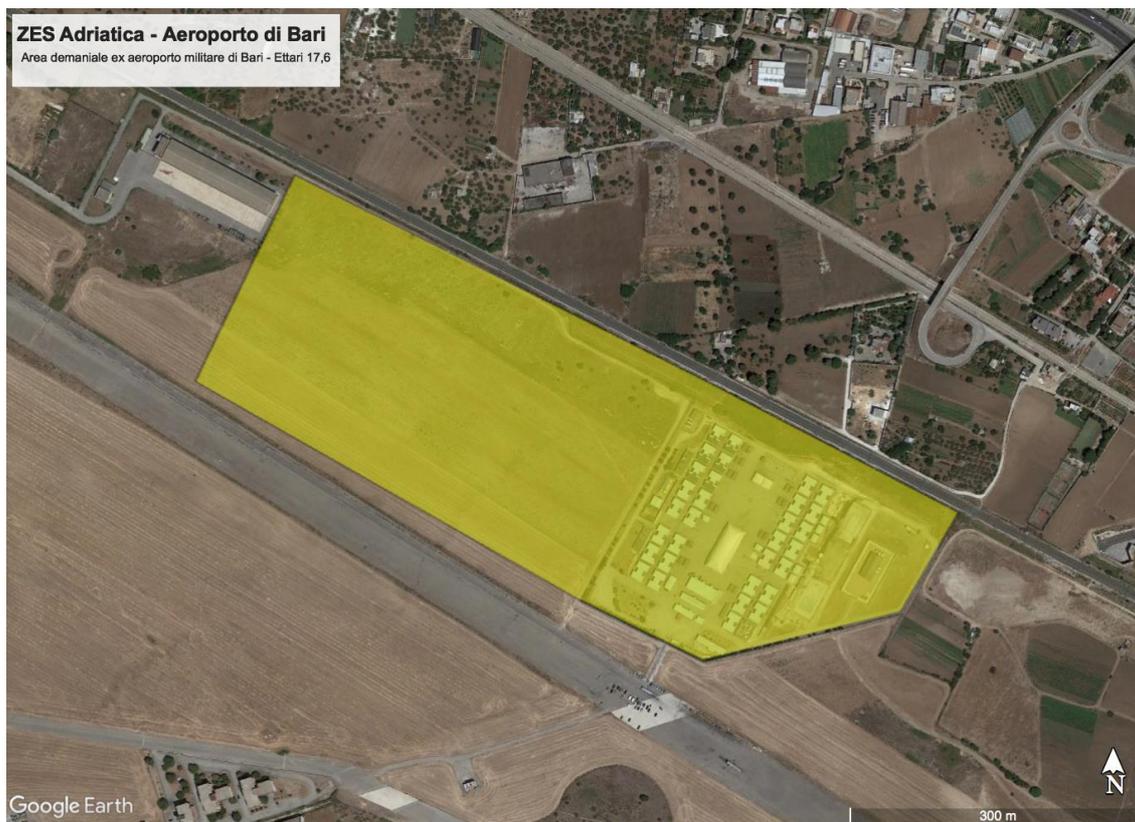
Il Porto Commerciale in costruzione sviluppa un totale di ml 1.069,00 di accosti, così distinti:

1. Banchina Nord Ovest – lato Est: con lunghezza di 488 m circa e pescaggio di -9.0 m (in fase di costruzione)
2. Banchina Nord Ovest – lato Ovest: con lunghezza di 106 m circa e pescaggio di -7.0 m (in fase di costruzione)
3. Banchina Sud Ovest con lunghezza di 244 m circa e pescaggio di -7.0 m (in fase di costruzione)
4. Banchina Nautica Minore con lunghezza di 231 m circa e pescaggio di -2.0 m (in fase di costruzione)

Mentre il Porto esistente ed attualmente attivo, sviluppa un totale di ml 1500,00, di accosti, così distinti:

5. Molo San Vincenzo con lunghezza di 500 m circa e pescaggio di -6.0 m
6. Molo San Michele con lunghezza di 320 m circa e pescaggio di -4.0 m
7. Banchina Seminario con lunghezza di 140 m e pescaggio di -4.0 m
8. Banchina San Domenico con lunghezza di 340 m e pescaggio di -3.0 m
9. Molo Pennello con lunghezza di 200 circa e pescaggio di -4.0 m

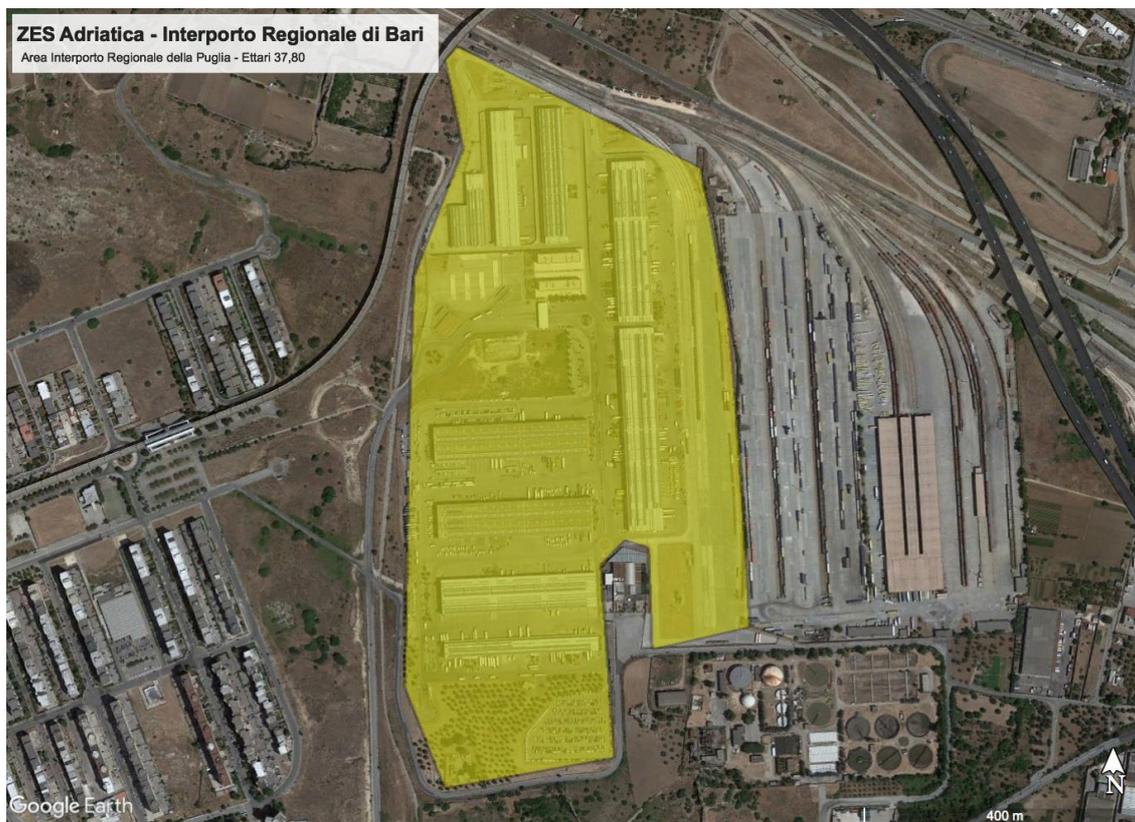
#### 4.4.5 Aeroporto di Bari



L'area aeroportuale inserita nella ZES, estesa per circa **18 ettari**, è un'area prevalentemente libera proveniente dall'ex-aeroporto militare. Il piano di sviluppo aeroportuale, approvato da ENAC, prevede infatti l'annessione delle aree dell'Aeroporto Militare di Bari-Palese (Demanio dello Stato-Difesa), come indicato nell'Accordo Tecnico tra il Ministero della Difesa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rappresentato da ENAC) ed Aeroporti di Puglia S.p.A. per *"il trasferimento al Demanio Pubblico dello Stato-Ramo Trasporti/Aviazione Civile – di immobili attualmente iscritti al Demanio Pubblico dello Stato Ramo Difesa/ Aeronautica del 25.05.2011."*

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

#### 4.4.6 Interporto Regionale della Puglia



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

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

Oggi l'Interporto Regionale della Puglia è una infrastruttura pienamente operativa. L'area attualmente ospita su circa 440.000 mq di superficie fondiaria, di cui circa 75.000 mq destinati a terminal intermodale, 90.000 mq di magazzini logistici e di edifici direzionali con circa 50 aziende, tra cui alcune appartenenti ad importanti top-players internazionali, attive in particolar modo nel comparto dell'e-commerce, per un totale di circa 2.000 occupati diretti (quelli indiretti, di numero decisamente maggiore, non risultano quantificabili in base alle molteplici e differenti attività collegate a quelle del comparto logistico). L'area inclusa nella perimetrazione della ZES si estende per **37,80 ettari**.

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

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

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

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

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

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

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

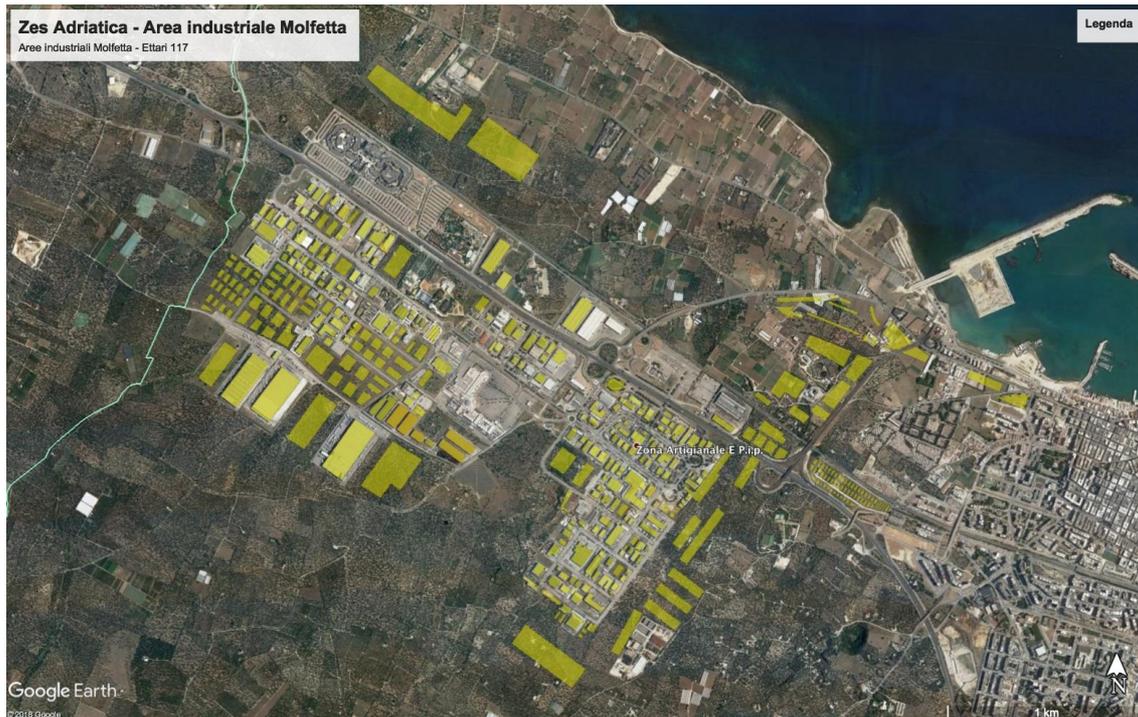
Per quanto riguarda i progetti in fase di attuazione da parte di Interporto Regionale della Puglia Spa si segnalano in particolare:

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

Si evidenzia inoltre che l'Interporto, unitamente al Comune capoluogo (soggetto capofila) e al Politecnico di Bari, è risultato aggiudicatario di un finanziamento nell'ambito del

Programma TEN-T, finalizzato alla stesura della progettazione preliminare e all'analisi legale, economica e finanziaria per l'implementazione di un modello PPP sulla cd. "Strada Camionale di Bari", con l'obiettivo di canalizzare il traffico dei mezzi pesanti dal porto alle aree retroportuali, col fine primario di alleggerire il traffico urbano, migliorare la viabilità e potenziare l'interconnessione intermodale mare-ferro. A tal proposito questa infrastruttura stradale, in ragione della distanza ridotta, costituirà il collegamento di ultimo miglio tra l'interporto e il porto di Bari.

#### 4.4.7 Area retroportuale Molfetta



L'area retroportuale del comune di Molfetta inserita nella ZES assomma a **117 ettari** e comprende aree tipizzate nel Piano Regolatore Generale, approvato con delibera regionale n. 527 del 10 maggio 2001, in cinque "Zone Territoriali Omogenee" così denominate: PIP (Piano Insediamenti Produttivi) - D1; ASI (Area di Sviluppo Industriale) D2, Interporto e Comparti produttivi D3; area Portuale D5.

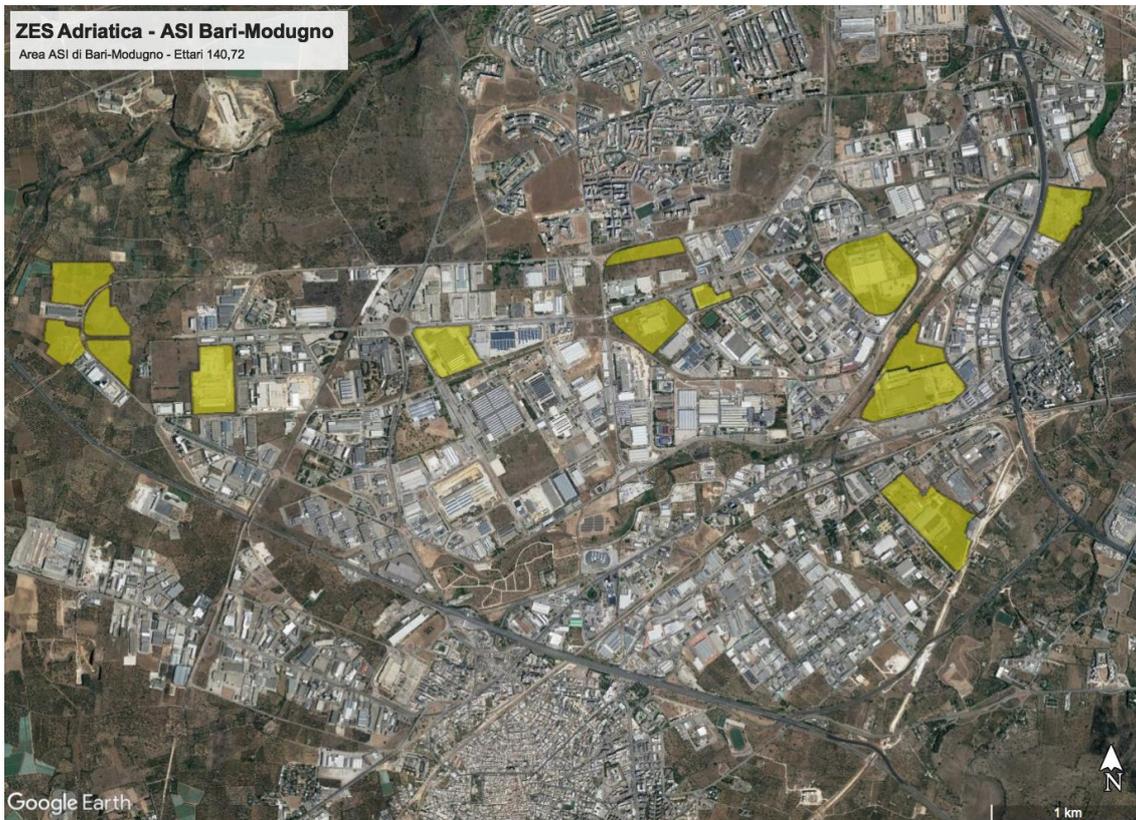
L'area retro portuale è formata da cinque comparti edilizi di nuova estensione destinati ad attività interportuale, una zona industriale con aziende di elevato livello di import/export, un gran numero di piattaforme logistiche, metalmeccanica di grande rilievo nazionale, manifatturiero, con import/ export di legname. È inoltre operativo un mercato all'ingrosso del pesce, uno dei pochi presenti in Puglia, un importante mercato all'ingrosso dell'ortofrutta, con annessa struttura di trasformazione dei prodotti.

Le aree interessate da tutti gli insediamenti sono fra loro interconnesse con una rete viaria logisticamente funzionale collegata direttamente con il nuovo porto commerciale, la SS 16Bis e l'autostrada A14 mediante la SP 112. I poli logistici grazie alla localizzazione ed interconnessione con la SS 16 bis, risultano a 15 minuti dall'Aeroporto di Bari-Palese percorrendo la SS 16/bis. Si evidenzia inoltre come, nell'ambito della Programmazione Lavori Pubblici dell'ANAS, sia previsto a breve l'avvio degli interventi per il collegamento diretto del nuovo porto Commerciale con lo svincolo "Molfetta-Zona Artigianale" della SS

16 bis., In particolare si prevede la realizzazione di nuova rotatoria, che collegherà a nord dell'abitato la ex Statale 16 con il nuovo Porto Commerciale. Pertanto, la zona industriale di Molfetta è collocata in una posizione strategica rispetto al nuovo asse di collegamento Porto/Aeroporto; posizione scelta proprio per tale motivazione già in fase di pianificazione territoriale su ampia scala, concordata con la Regione Puglia sin dal 1985.

L'intero polo artigiano-industriale (PIP - ASI - Comparti - Porto), ad eccezione di poche particelle, è dotato di: viabilità, rete di fognatura nera, rete idrica AQP, rete gas, pubblica illuminazione, reti tecnologiche (rete telefonica e fibre ottiche). Si evidenzia come tutti i lotti sono collegati e collegabili alle suddette reti, in quanto gli stessi confinano con la viabilità principale del contesto "consolidato".

#### 4.4.8 Area ASI di Bari-Modugno



L'area ASI di Bari-Modugno-Bitonto è collocata a sud ovest del centro abitato di Bari, meno di 10 km dal Porto, in un contesto territoriale che connette l'infrastruttura portuale di Bari con i più rilevanti vettori infrastrutturali viari e ferroviari (rispettivamente A14 e dorsale adriatica delle Ferrovie dello Stato); i principali nodi intermodali (interporto e aeroporto di Bari-Palese). Inoltre tale contesto è caratterizzato da una infrastruttura portante principale quale l'asse viario che ospiterà la prossima camionale che conetterà il porto al nuovo casello autostradale A14 "Bari Nord". Da sottolineare come la realizzazione di quest'ultima opera permetterebbe all'area di integrarsi più pienamente alle funzioni commerciali del Porto di Bari, divenendo punto di stazionamento di container in transito e/o di realizzazione di successive lavorazioni di beni intermedi, che potrebbero poi ripartire come prodotti finiti verso la destinazione finale con la stessa modalità di trasporto.

Dai primi insediamenti ad oggi, nel corso di oltre 5 decenni, con vari interventi di infrastrutturazione sono stati realizzati oltre 70 km di rete viaria ed è stato così consentito a

più di 600 aziende operanti anche nel settore della distribuzione e dei servizi di insediarsi e dare occupazione diretta e nell'indotto a circa 15.000 addetti. L'agglomerato è dotato di tutte le reti di urbanizzazione primaria e secondaria e di un acquedotto ad uso industriale di proprietà del Consorzio ASI.

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

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

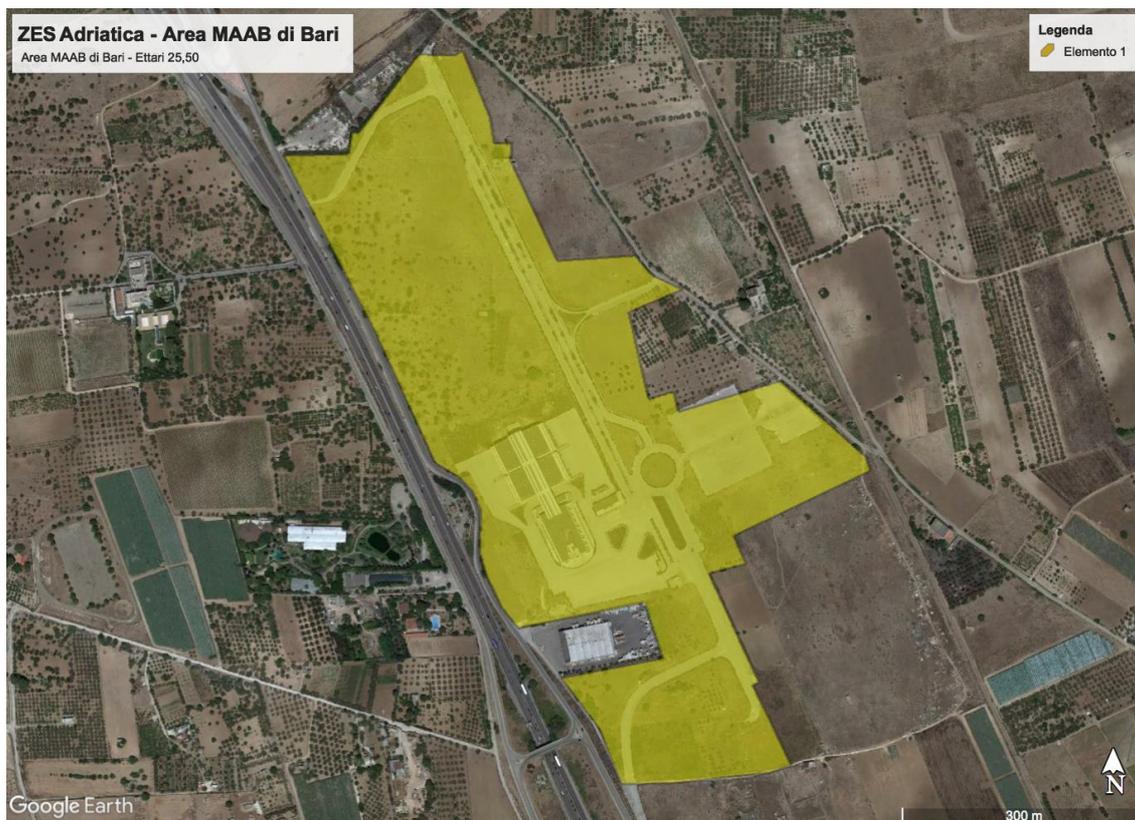
- la meccanica, la prima in assoluto per numero di addetti grazie alla presenza di grandi industrie dell'automotive con molti loro subfornitori, e poi alla produzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia, armamento ferroviario, motoristica, tecnologie e materiali per l'edilizia, apparecchi per il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

L'area presenta un elevato livello di saturazione da parte di insediamenti produttivi, anche se alcuni di essi non sono più operativi. Nella difficoltà di individuare un'area omogenea con alta percentuale di superficie disponibile, si è scelto di privilegiare aree libere che, pur non contigue, si allineano lungo l'asse della futura camionale e dunque presentano un alto interesse per i futuri insediamenti o ampliamenti. L'area individuata, della superficie totale di circa **141 ettari**, si compone di tre tipologie di lotti:

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

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

#### 4.4.9 MAAB

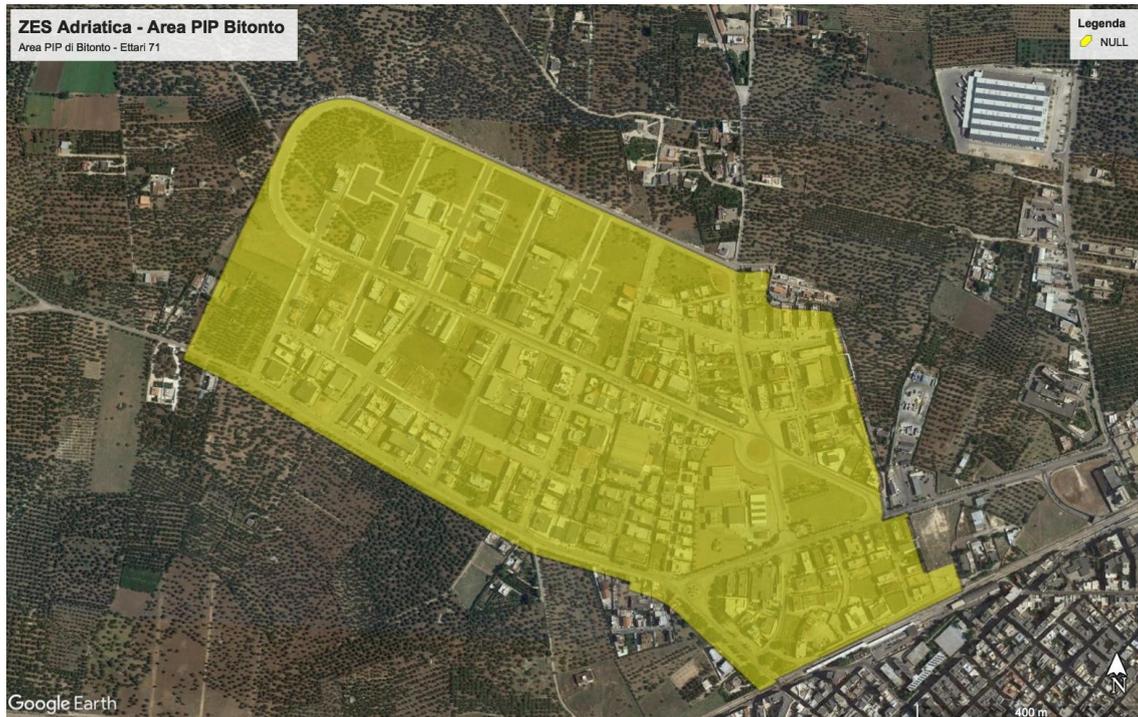


L'area del Mercato Agro Alimentare di Bari, estesa per circa **25 ettari**, è collocata sud est del centro abitato di Bari, a circa 10 km dal Porto, in un contesto territoriale ad altissima accessibilità in quanto, attraverso la SS 100, il capoluogo è connesso con tutto il quadrante sud-orientale della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

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

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

#### 4.4.10 Area PIP di Bitonto



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

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

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

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

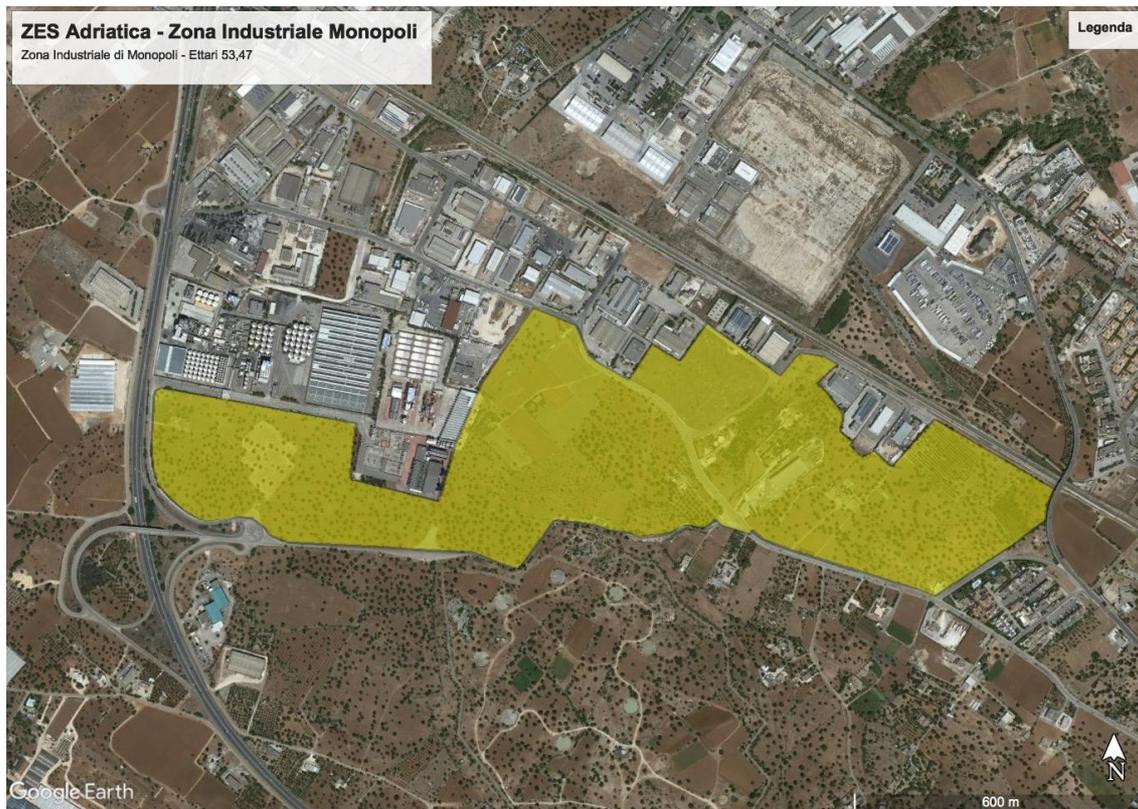
Il territorio comunale di Bitonto e la zona PIP sono interessati da interventi previsti dal Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia che ne migliorano il collegamento con il porto. In particolare sono previsti interventi relativamente a:

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

Tali interventi avranno un impatto diretto sul territorio comunale:

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

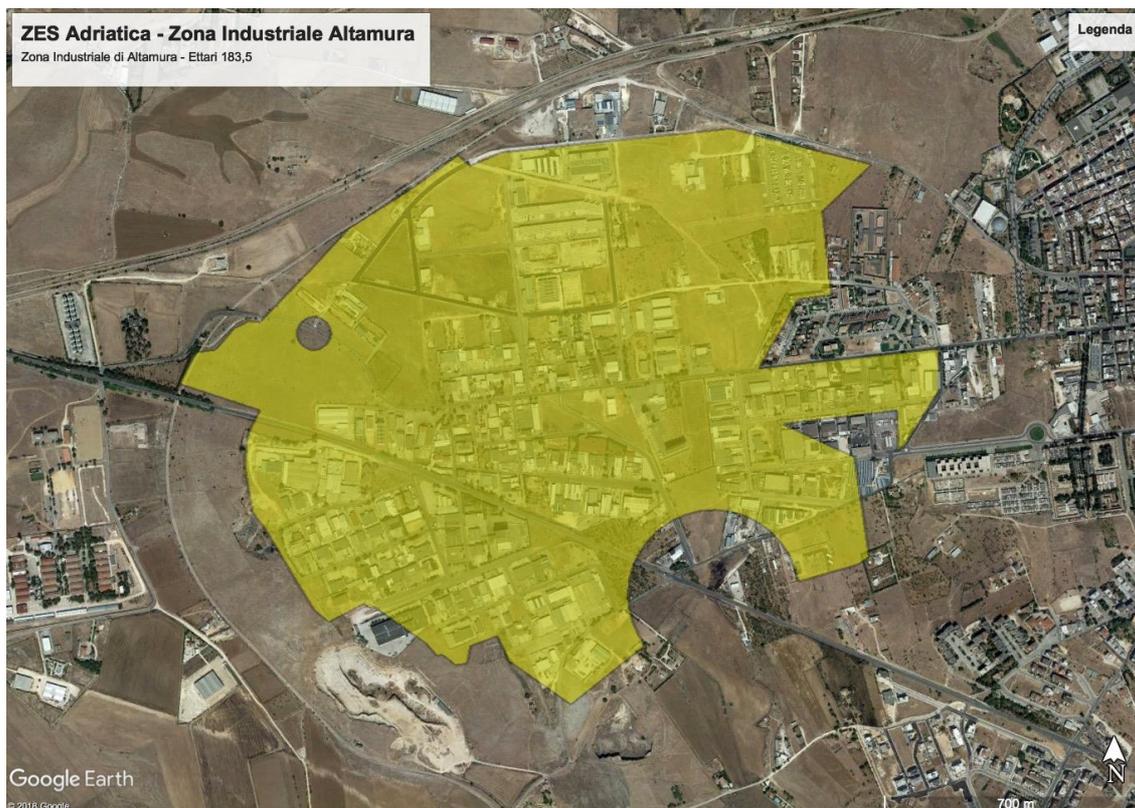
#### 4.4.11 Zona Industriale di Monopoli



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

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

#### 4.4.12 Zona Industriale di Altamura



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

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

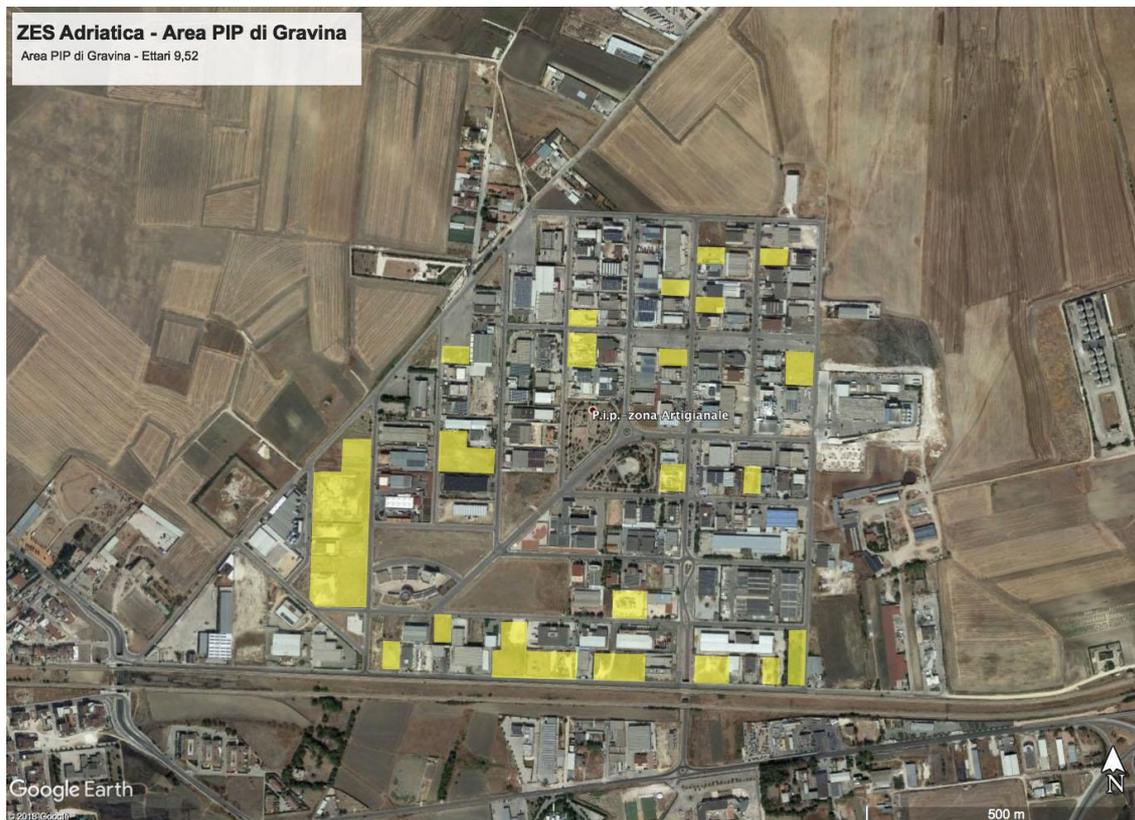
- S.S. 96, che collega Bari e il nodo autostradale della A14 con Altamura attualmente interessata da lavori per ampliamento a quattro corsie;
- S.S. 96-bis che collega Altamura con il cuore della Basilicata- direzione Gravina in Puglia, arrivando fino a Potenza;
- S.S. 99 che collega Altamura con Matera,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

Le infrastrutture secondarie sono costituite da:

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

Il territorio è attraversato da una linea ferroviaria gestite dalle Ferrovie dello Stato (FF.SS.) e una linea ferroviaria una gestita in concessione dalla F.A.L. (Ferrovie Appulo-Lucane). Dal punto di vista del sistema portuale, può contare sui porti di Bari e Taranto. Per quanto riguarda, invece, l'accessibilità aeroportuale, essa è servita dall'aeroporto Karol Wotylyia di Bari-Palese, collegato dalla S.S. 96 direttamente al territorio del Comune di Altamura.

#### 4.4.13 Area PIP di Gravina



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

Le aree ricomprese nella ZES sono costituite da 44 lotti inedificati per un totale di **9,52 Ha.**

## 4.5 Polo di Brindisi



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

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

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

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

### 4.5.1 Attività da promuovere e rafforzare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Qualche esperimento in tale direzione è già in corso in una struttura consortile esistente nel territorio, con qualche apprezzabile risultato, ma essa per potersi consolidare avverte l'esigenza di essere supportata soprattutto sotto il profilo finanziario. E' auspicabile che anche altre PMI locali del settore scelgano di percorrere la stessa strada dell'aggregazione consortile, senza la quale è difficile ipotizzare un loro rilancio competitivo sul mercato aeronautico.

B. Investimento energetico della A2A.

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

C. Realizzazione del “Distretto industriale di Brindisi”.

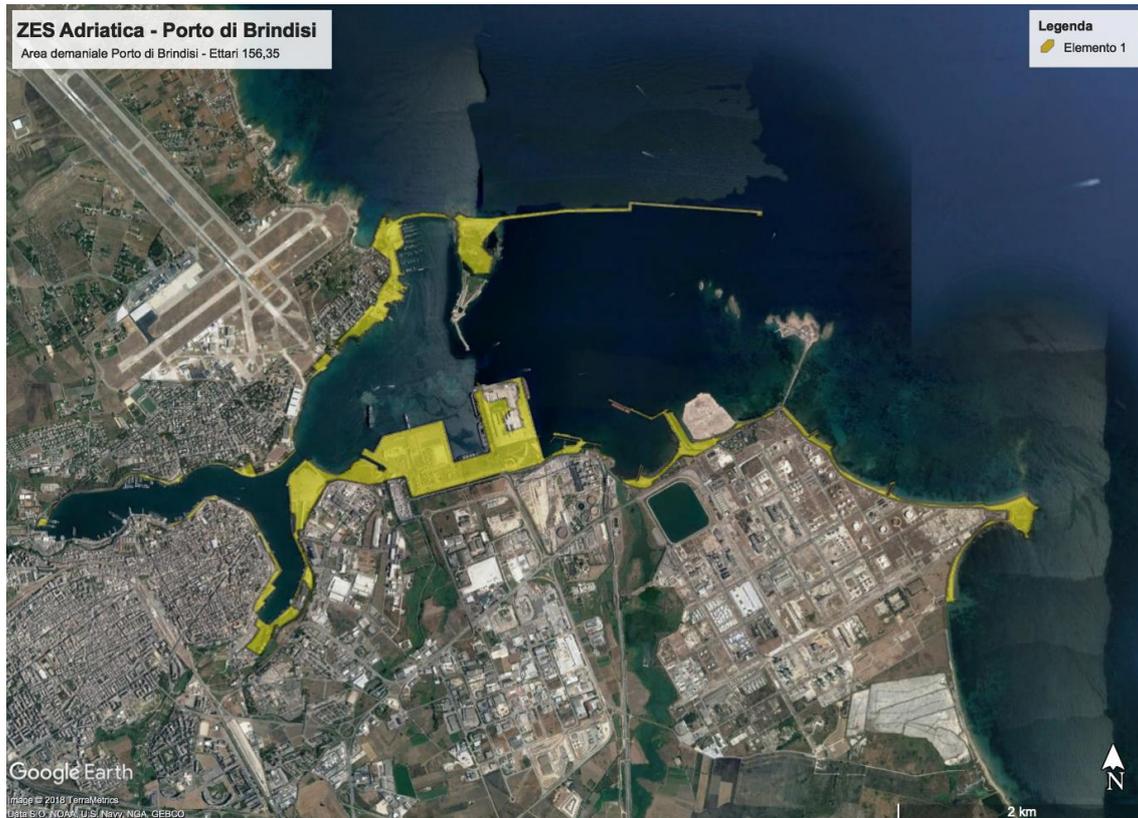
Il terzo intervento che si ritiene necessario e sperabilmente di rapido avvio è imperniato sulla realizzazione del Progetto “Distretto industriale di Brindisi”, il cui studio di fattibilità preliminare è già stato messo a punto, con il concorso di un gruppo di grandi imprese presenti nell’agglomerato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

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

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

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

#### 4.5.2 Porto di Brindisi



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

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

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

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

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

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

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

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

Mentre in partenza:

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

### 4.5.3 Aeroporto di Brindisi



L'area inserita nella perimetrazione della ZES, di proprietà demaniale, si estende per circa **1,5 ettari** ed è confinante alla cantieristica navale prospiciente l'Isola di S. Andrea ed il Castello Alfonsino.

#### 4.5.4 Area ASI di Brindisi



Pur dopo la prolungata fase recessiva che ha interessato l'economia italiana e locale nel periodo 2009-2013, il capoluogo continua a disporre nell'agglomerato gestito dal Consorzio Asi di una struttura industriale fra le più rilevanti dell'Adriatico, del Meridione e del Mediterraneo centro-orientale per dimensioni e tipologia dei cluster e degli impianti trainanti, numero dei loro addetti diretti e in attività indotte, incidenza del valore aggiunto industriale sul totale cittadino, provinciale e regionale, volumi di esportazioni, entità degli investimenti realizzati, in corso e programmati in specifici stabilimenti e innovazioni tecnologiche in singoli settori.

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

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

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

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

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

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

- la presenza di un polo chimico che è tuttora competitivo nella geografia di quelli sull'Adriatico - Porto Marghera, Ferrara, Ravenna - e degli altri di grandi dimensioni localizzati nel Mezzogiorno e cioè Priolo, Gela, Sarroch, Porto Torres;
- l'essere il primo polo del comparto aeronautico in Puglia, con circa 2.200 occupati diretti, cui si aggiungono quelli di industrie del settore ubicate in Comuni della provincia, e il secondo nel Mezzogiorno, dopo quello dell'hinterland partenopeo;
- l'essere il primo polo energetico del Paese per capacità di generazione installata pari a 3.966 MW, dei quali 2.640 MW nella Centrale Federico II di Enel Produzione e 1.321 MW nella centrale Enipower, con un totale di circa 600 addetti diretti ed altrettanti indiretti.

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

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

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

La zona industriale di Brindisi è dotata delle seguenti infrastrutture:

- Rete stradale di circa 29 km.
- Rete di elettrodotti a servizio delle imprese insediate AT,MT,BT con n. 2 sottostazioni di trasformazione.
- Rete utilizzo interno al petrolchimico con propria centrale di generazione.
- Reti di distribuzione acqua: N° 2 reti di derivazione AQP.
- Rete di distribuzione acqua industriale da lago Cillarese.
- Cabina riduzione metanodotto 70/12 bar – rete di distribuzione a 12 bar.
- Cabina di riduzione 12/4 bar e rete di distribuzione metano a 4 bar in appalto.
- Rete telefonica e connessione in fibra ottica.
- Impianto di pubblica illuminazione lungo la viabilità dell'area industriale di accesso al porto.
- Raccordo ferroviario: collegamento del petrolchimico, dello stabilimento IPEM, della coop. Progresso e lavoro e delle banchine portuali di Costa Morena alla rete nazionale RFI (stazione di Brindisi C.le).
- Rete di raccolta acque pluviali.
- Rete di fognatura nera non in esercizio.
- N° 18 postazioni di videosorveglianza.

La maggior parte delle aree incluse nella perimetrazione della ZES, per una estensione di circa **473 ettari**, non è di proprietà del Consorzio ASI di Brindisi. È però possibile acquisire le aree necessarie per nuovi insediamenti a mezzo procedura espropriativa all'interno della zona industriale. Il prezzo dei suoli è stabilito in € 18,16 al metro quadro. Stante il Regolamento suoli consortili, è possibile richiedere una preliminare assegnazione di un lotto al fine di sviluppare il progetto d'insediamento e successivamente dar corso alla procedura espropriativa. Quest'ultima presuppone la presenza di un concreto interesse dell'imprenditore, supportato da progetto da ritenersi di pubblica utilità stante la connessa e dimostrata creazione di nuovi posti di lavoro. Tempi stimati per procedura espropriativa: mesi 9.

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

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

#### 4.5.5 Area ASI di Fasano



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

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

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

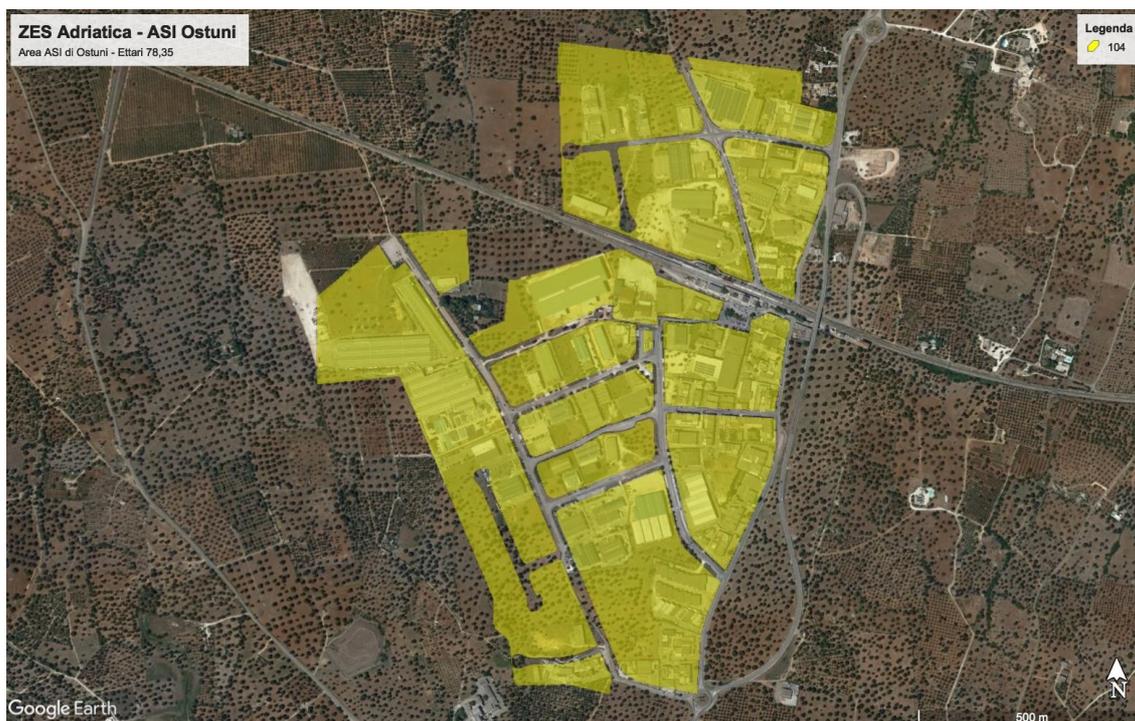
Aree incluse nel Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi – agglomerati periferici approvato con delibera consortile n. 110 del 27/10/2003 a seguito di parere espresso con Deliberazione di Giunta Regionale Pugliese n° 578 del 17.04.03, pubblicata sul Bollettino Ufficiale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

Valgono le Norme Tecniche di Attuazione del PRT ASI. Zona pianeggiante posta nelle vicinanze dell'abitato di Pezze di Greco, collegata da un apposito svincolo alla viabilità principale nazionale (SS 379 – E55). Buoni terreni di fondazione che consentono solitamente fondazioni superficiali.

L'area inclusa nella ZES si estende per circa **67 ettari**.

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

#### 4.5.6 Area ASI di Ostuni



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

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

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

Zona posta a quota intermedia tra l'abitato e la valle di uliveti ostunese tagliata in due settori dalla line ferroviaria Bologna-Otranto collegata all'abitato ed alla viabilità principale

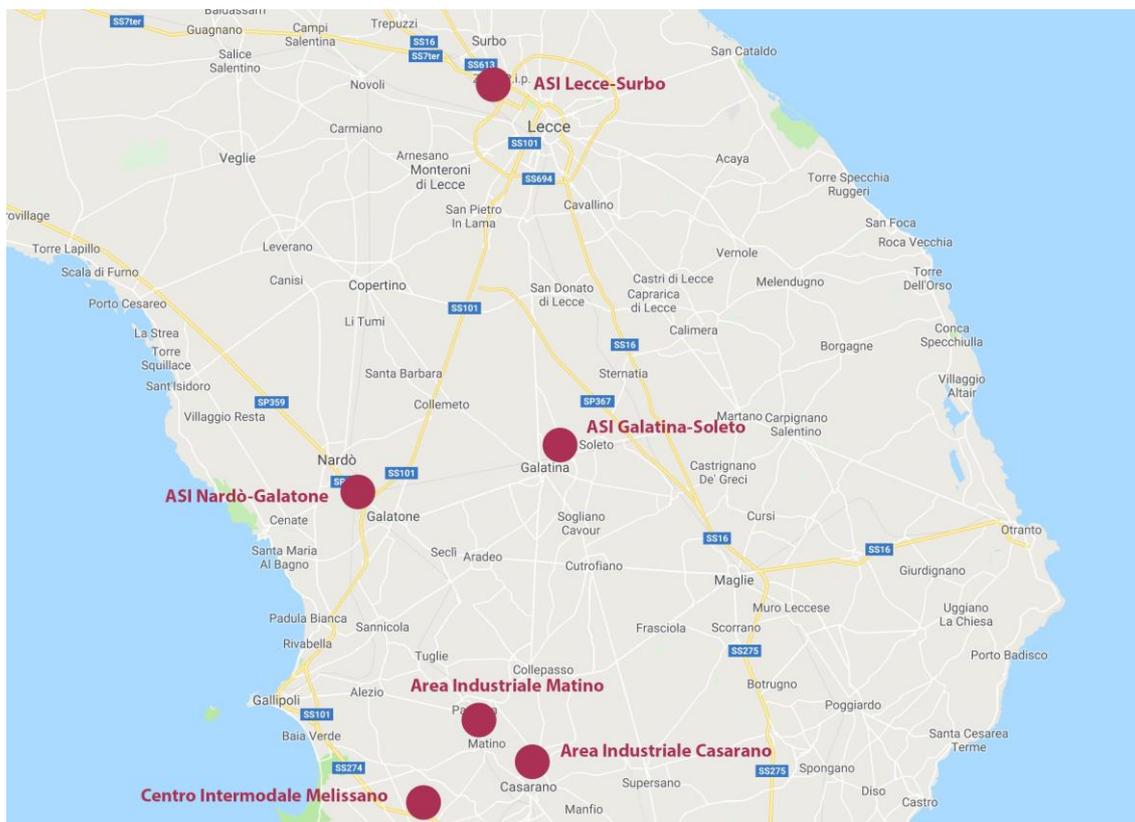
---

nazionale (SS 379) dalla Strada provinciale n. 20 Ostuni-Villanova). Buoni terreni di fondazione che consentono solitamente fondazioni superficiali.

L'area inclusa nella ZES si estende per circa **78 ettari**.

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

## 4.6 Polo di Lecce



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

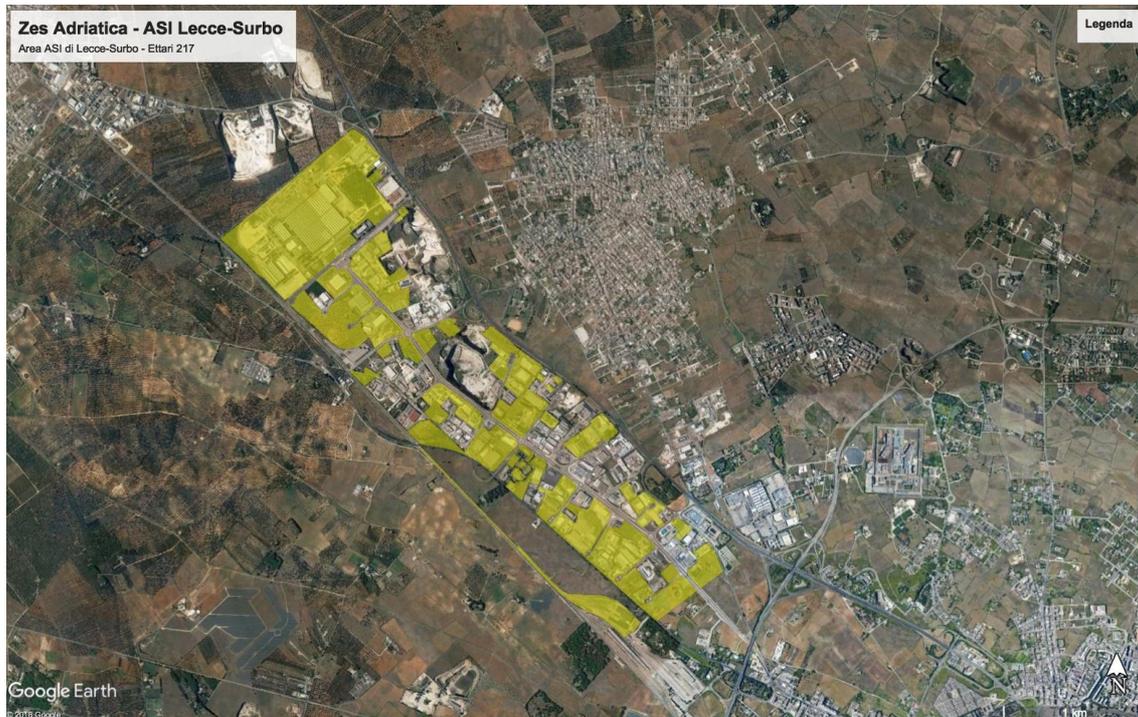
#### **4.6.1 Attività da promuovere e rafforzare**

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

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

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

#### 4.6.2 Area ASI di Lecce-Surbo



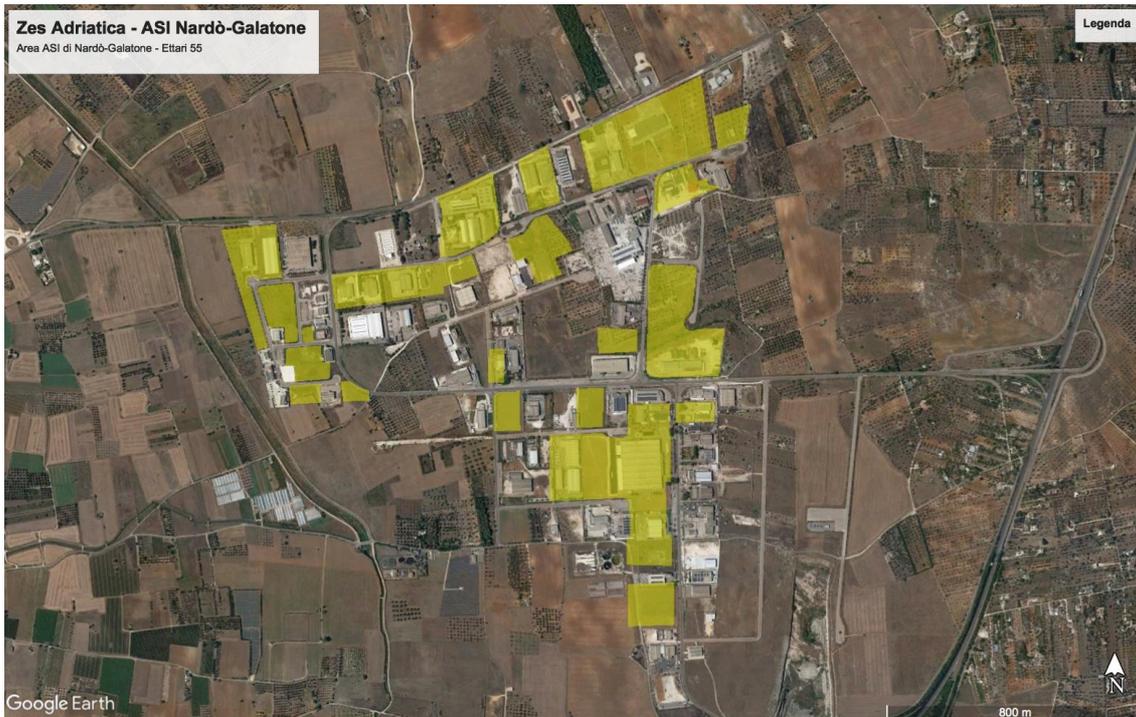
L'agglomerato industriale Lecce-Surbo è posto a Nord-Est del Salento ed è costeggiato dalla Statale SS. 16, dalla Superstrada SS 7 ter Taranto-Lecce e dalla Superstrada Lecce-Brindisi e collegato direttamente da comode rampe di accesso, inoltre è servito da un collegamento ferroviario direttamente collegato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

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

Le aree incluse nella ZES hanno una estensione di **217 ettari** e includono:

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

#### 4.6.3 Area ASI di Nardò-Galatone



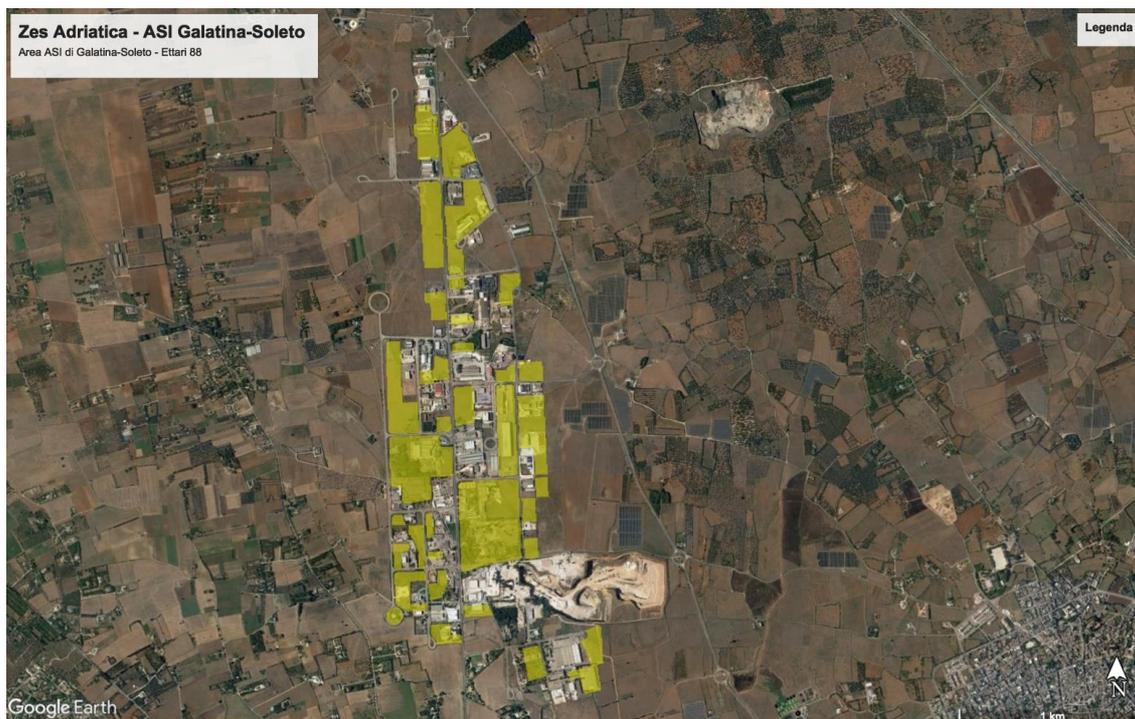
L'agglomerato industriale Nardò-Galatone è posto a Ovest della penisola Salentina ed è servito dalla Superstrada Gallipoli-Lecce SS. 101, è possibile raggiungere il porto e l'aeroporto di Brindisi attraverso la Superstrada Gallipoli-Lecce SS. 101 raccordata con la Superstrada Lecce-Brindisi, la SS 101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

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

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

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

#### 4.6.4 Area ASI di Galatina-Soletto



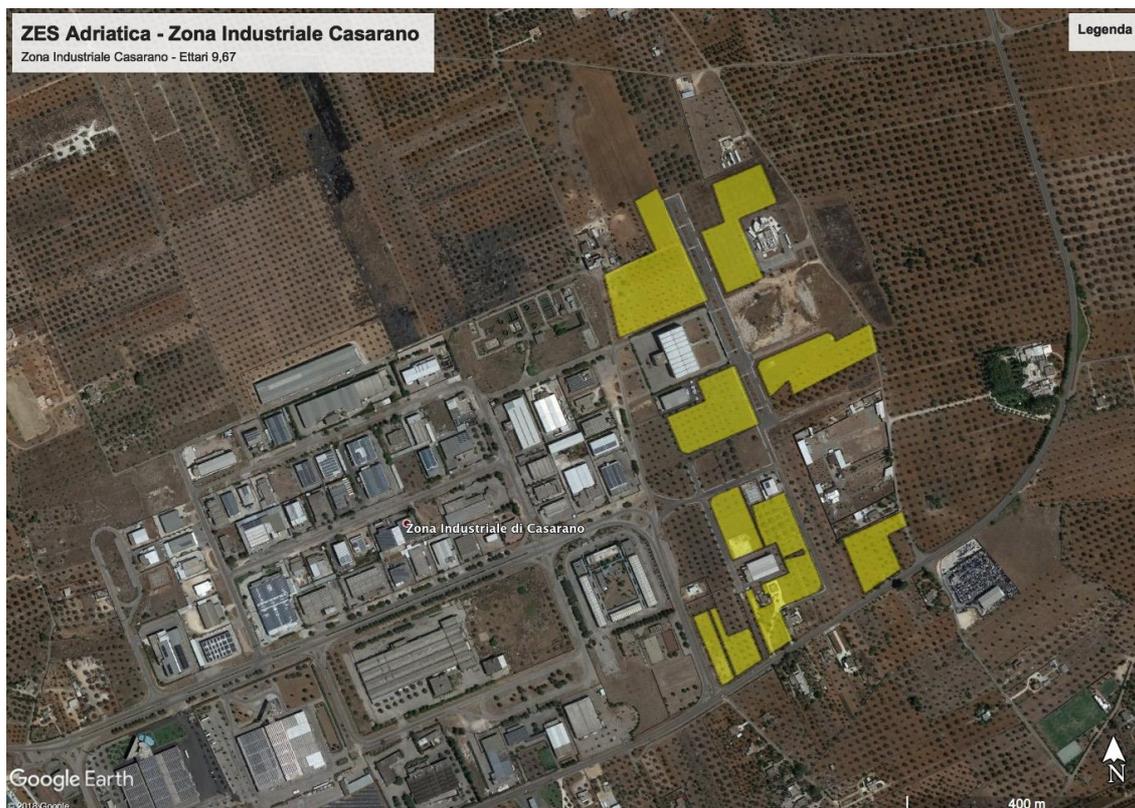
L'agglomerato industriale Galatina-Soletto è posto al centro della penisola Salentina ed è servito dalla Superstrada Galatina-Lecce che funge da asse di spina, è servito dall'aeroporto militare di Galatina ed è, inoltre, possibile raggiungere il porto e l'aeroporto di Brindisi attraverso la Superstrada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

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

Le aree incluse nella ZES hanno una estensione di **88 ettari** e includono:

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

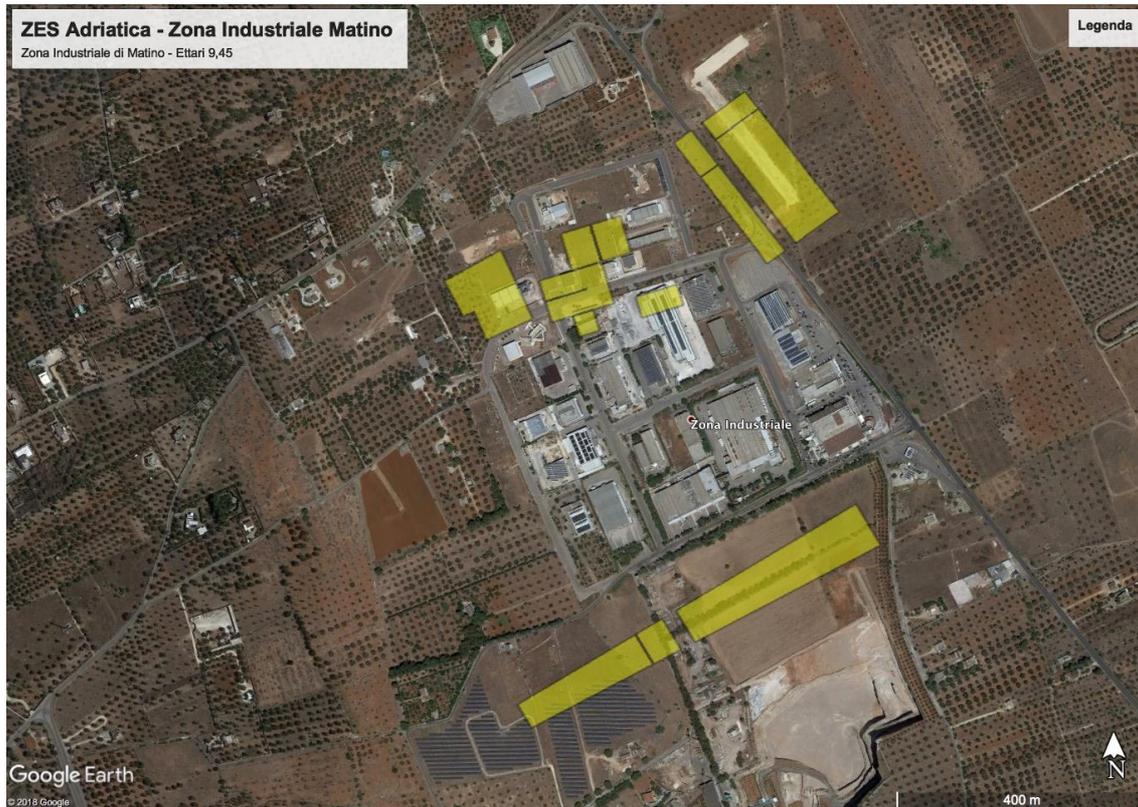
#### 4.6.5 Area industriale di Casarano



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

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

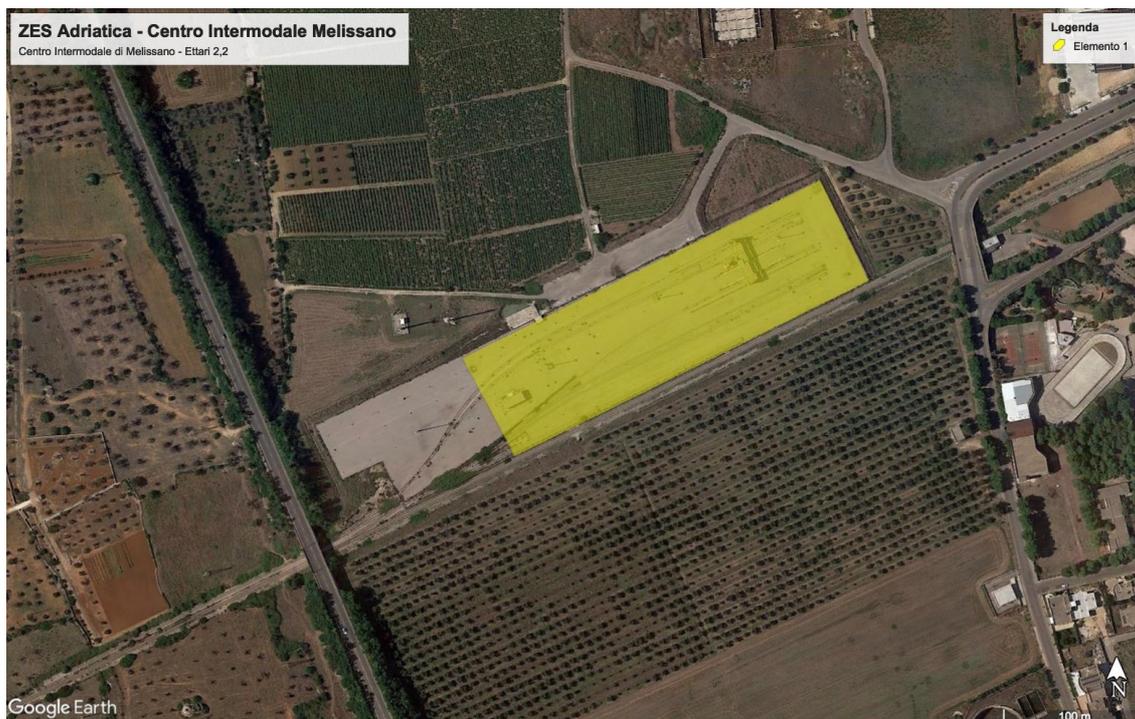
#### 4.6.6 Area industriale di Matino



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

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

#### 4.6.7 Centro Intermodale di Melissano



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

L'opera, realizzata solo nel suo primo stralcio, tuttavia dispone già di attrezzature per la movimentazione su piazzale e di un raccordo ferroviario alla linea Casarano-Lecce delle Ferrovie del Sud Est - ormai controllate dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - ma necessità di completamenti funzionali e di essere inserita in un progetto di gestione efficiente. L'area individuata è di circa **2 ettari**.

### 4.7 Polo di Termoli-Larino

#### 4.7.1 Attività da promuovere e rafforzare

Le attività che hanno consolidato nel tempo una presenza significativa e rilevante nel polo e lo contraddistinguono, in alcuni casi anche in termini di eccellenza, sono: l'automotive, la chimica ed il manifatturiero, con importante presenza agro-alimentare, intorno alle quali si stanno sviluppando significative azioni di promozione e raccordo anche attraverso attivazione di filiere e partenariati produttivi.

#### 4.7.2 Nucleo Industriale della Valle del Biferno

Il Nucleo industriale della Valle del Biferno ricade nei territori dei Comuni di Termoli, Guglionesi, Campomarino e Portocannone, nella parte est della regione Molise.

L'area industriale è gestita dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB), Ente Pubblico Economico. Il Consorzio è un Ente pubblico economico al quale si applica la normativa generale in materia di società per azioni.<sup>42</sup>

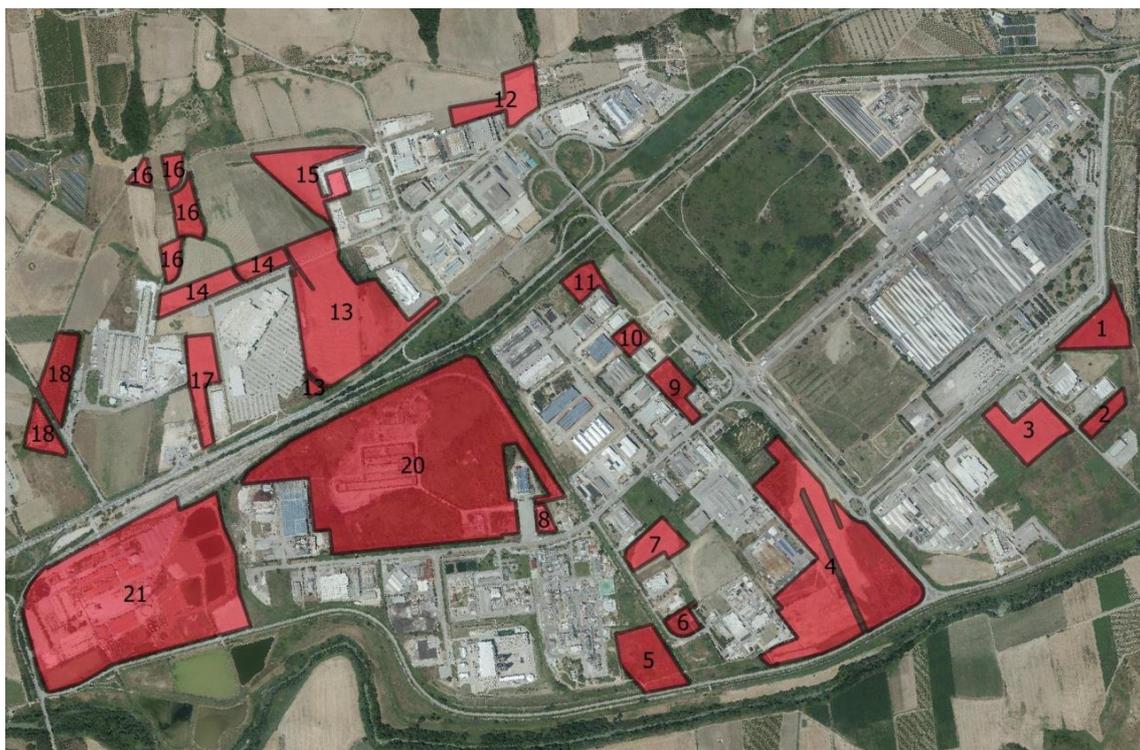
Secondo i dati desumibili dal sito ufficiale, al 2016 risultavano insediate nell'area consortile 147 stabilimenti industriali, di cui 19 non operativi. Gli addetti complessivi censiti alla medesima data sono risultati essere pari a 4.801, ma è il caso di rilevare che il 58% di tale numero complessivo è rappresentato dai 2.800 lavoratori dello stabilimento FCA Italy. La seconda azienda per numero di lavoratori è la ITT Italia S.r.l, anch'essa attiva nel settore dell'automotive con 211 addetti, cui seguono la Momentive performance materials specialties, attiva nel settore chimico con 165 addetti e, quindi, la Vibac S.p.a, una cartotecnica che impiega 149 lavoratori. Gli altri stabilimenti risultano avere tutti meno di 100 addetti<sup>43</sup>. Oltre all'automotive e alla chimica, i comparti di riferimento delle aziende a maggior incidenza relativa per numero di addetti risultano costituiti dall'agroalimentare e dal manifatturiero.

ACCESSIBILITÀ GENERALIZZATA	
Porti	- Termoli (55 km) - Manfredonia (118 km), Barletta (165 km), Molfetta (186 km), Bari (213 km), Monopoli (256 km), Brindisi (326 km)
Aeroporti	- Aeroporto di Foggia (99 km), Bari (201 km), Brindisi (320 km)
Interporti e Piattaforme Logistiche	- Piattaforma logistica Foggia-Incoronata (99 km) - Interporto Regionale Puglia (205 km)
Collegamenti strada/autostrada	- Casello autostradale (A14 BO – TA)Termoli (40 km)
Collegamento ferroviario	- Termoli (8 km)

Rappresenta l'insediamento più significativo, specializzato ed evoluto dell'intero sistema ZES regionale, peraltro con le migliori condizioni di appetibilità infrastrutturale e logistica e la importante caratteristica di essere nelle immediate vicinanze del Porto di Termoli. È inoltre dotato di una evoluta e consolidata capacità di gestione di servizi consortili e di accompagnamento agli insediamenti produttivi.

<sup>42</sup> Fonte: <http://www.cosib.it/il-consorzio>

<sup>43</sup> Fonte: Cosib <http://www.cosib.it/documenti-e-bandi/SituazioneInsediativa2016.pdf>



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	24.315	-
2	8.810	-
3	30.190	-
4	177.853	-
5	31.825	-
6	7.200	-
7	17.647	-
8	4.290	-
9	15.369	-
10	7.580	-
11	11.273	-
12	27.290	-
13	108.758	-
14	27.800	-
15	36.895	-
16	30.937	-
17	24.331	-
18	35.780	-
19	4.243	Lotto fuori perimetro area industriale
20	361.910	Area dismessa (ex acciaiera) di proprietà privata
21	291.640	Area insediata (Zuccherificio del Molise di proprietà regionale)
<b>TOTALE</b>	<b>1.285.936</b>	

#### 4.7.3 Area portuale e retro portuale di Termoli

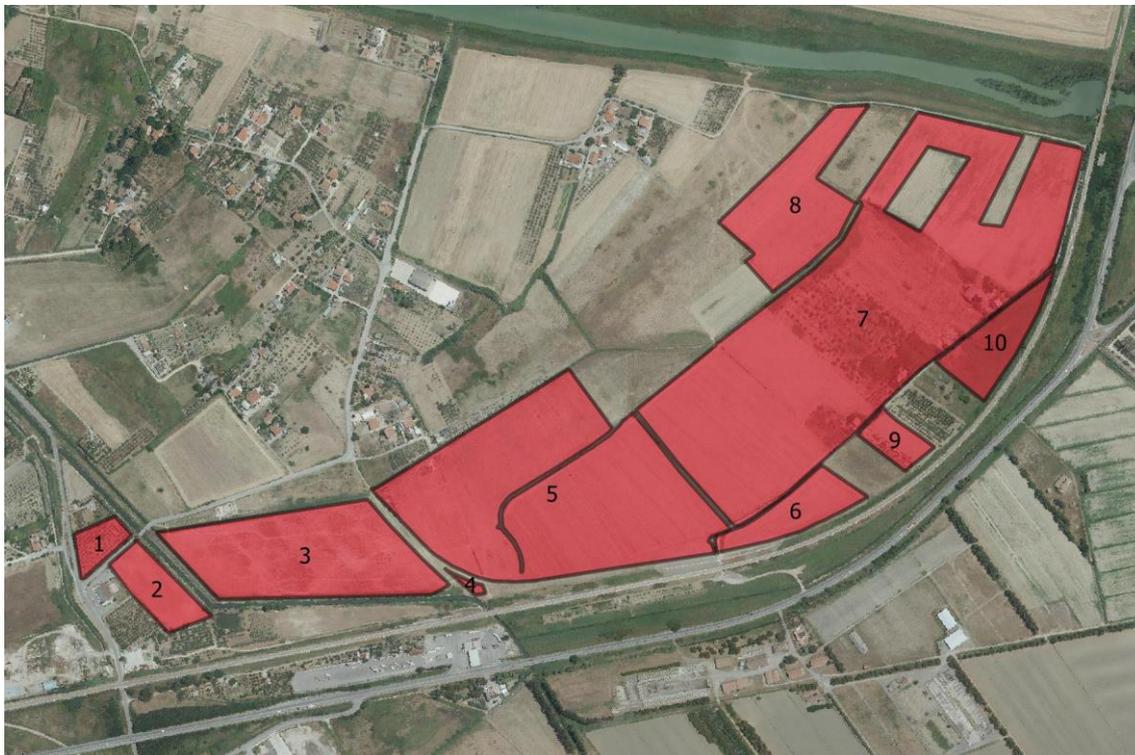
Rappresenta il riferimento più stringente e vincolante nei confronti del porto, oggetto di una pianificazione urbanistica di recente attivazione, all'interno dell'ambito urbano di Termoli.



Lotto n.	Superficie in mq	Note
Unico	97.186	-

#### 4.7.4 Area Interporto di Termoli

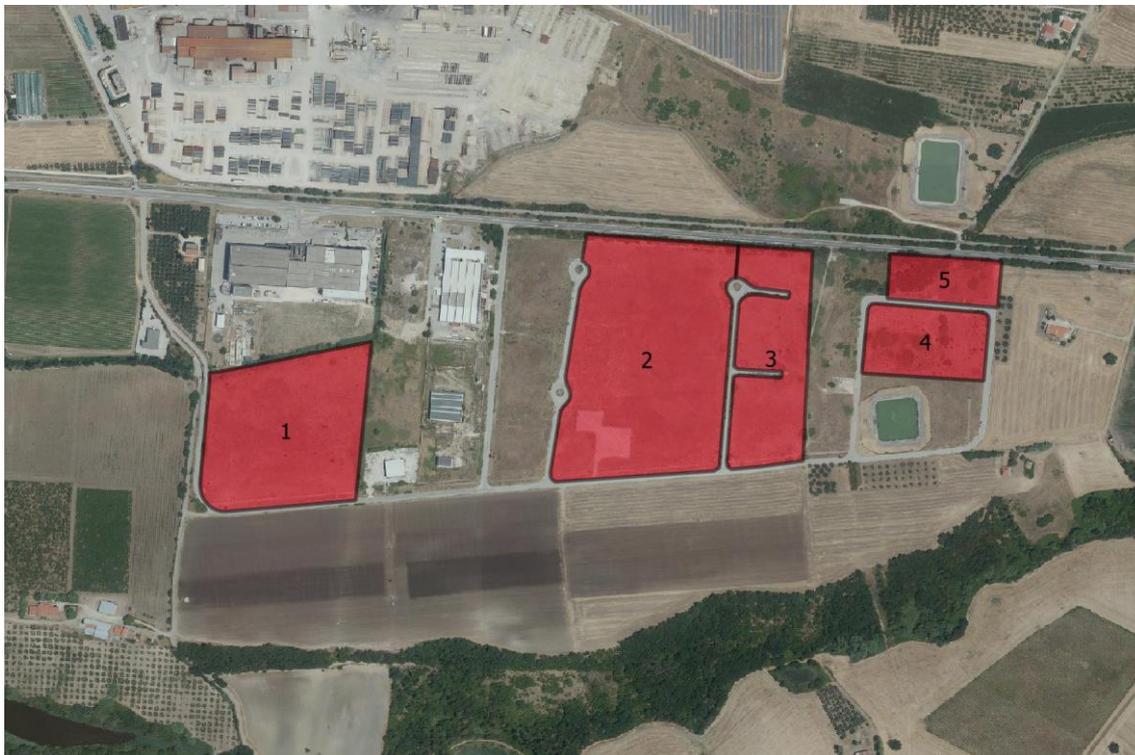
Rappresenta un'area di straordinaria valenza in termini di connessione e di logistica, attualmente completamente espropriata e disponibile, prossima agli snodi stradali, ferroviari ed autostradali più significativi.



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	4.730	-
2	10.000	-
3	48.290	-
4	660	-
5	109.300	-
6	12.230	-
7	182.120	-
8	38.610	-
9	5.720	-
10	13.070	-
<b>TOTALE</b>	<b>424.730</b>	<b>-</b>

#### 4.7.5 Area P.I.P. di Larino

Costituisce un'area che per tradizioni e cultura ha un collegamento diretto con il sistema industriale di Termoli e che possiede una radicata tradizione in termini di trasformazioni agro-alimentari.



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	40.000	-
2	66.070	-
3	27.000	-
4	14.890	-
5	9.050	-
<b>TOTALE</b>	<b>157.010</b>	-

## 4.8 Polo di Campobasso-Bojano

### 4.8.1 Attività da promuovere e rafforzare

Una linea significativa di sviluppo produttivo che connota il polo è la presenza di un incubatore e la possibilità di sviluppare start up e imprese innovative ad elevato valore aggiunto in un ambito territoriale comunque caratterizzato da importanti esigenze di sostenibilità, vista la presenza del Parco del Matese di prossima istituzione, nelle immediate vicinanze. L'agro-alimentare e l'high tech rappresentano quindi i comparti di elezione.

L'agglomerato industriale gestito dal Consorzio Industriale di Campobasso-Bojano (Cosind CB), Ente Pubblico Economico, ricade nei territori dei Comuni di Campochiaro (CB) e San Polo Matese (CB) e si estende su un'area di oltre 160 ettari.<sup>44</sup> L'area è ubicata nel Molise centrale.

Nel nucleo sono attualmente operative 20 aziende, oltre quelle insediate nell'incubatore di imprese gestito da Sviluppo Italia Molise S.p.A., che ospita, a sua volta, 21 imprese.<sup>45</sup>

Il 20% del totale di tali imprese risulta attivo nel settore dell'agroalimentare, il 44% nel manifatturiero e il restante 36% nel terziario. Diverse piccole imprese di servizi, soprattutto quelle attive nel comparto ICT, si segnalano per le loro caratteristiche di innovatività.

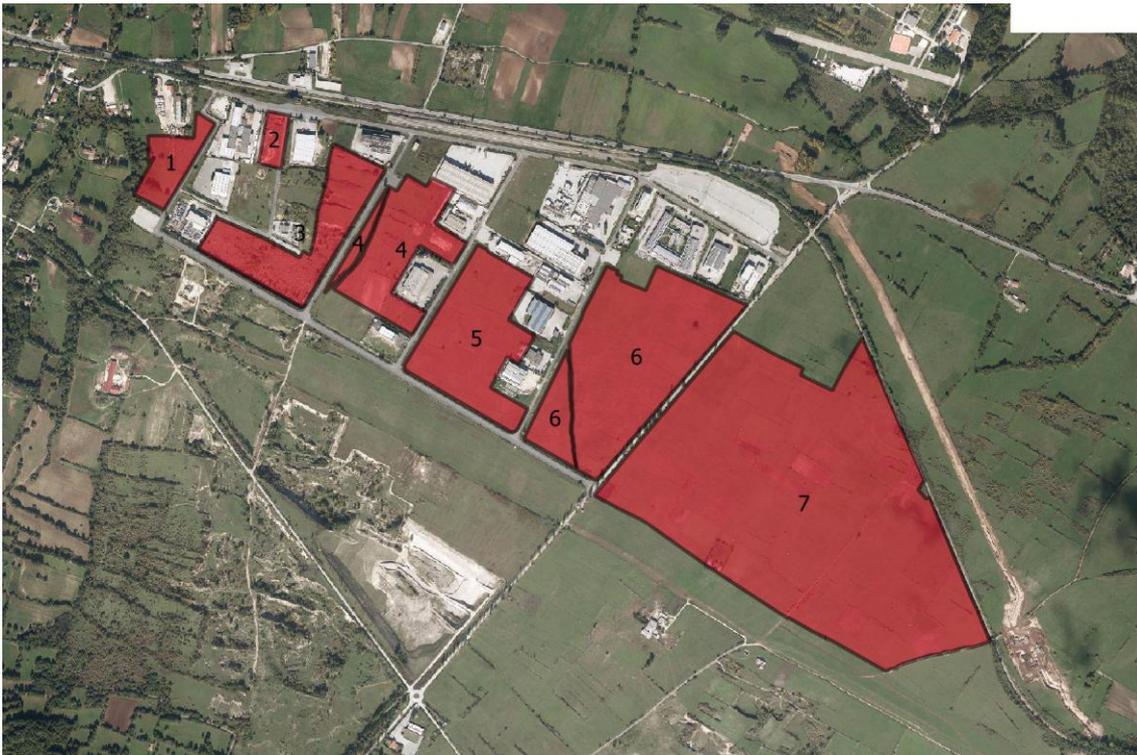
ACCESSIBILITÀ GENERALIZZATA	
Porti	- Termoli (86 km) - Manfredonia (150 km), Barletta (207 km), Molfetta (228 km), Bari (258 km), Monopoli (295 km), Brindisi (369 km)
Aeroporti	- Aeroporto di Foggia (118 km), Bari (244 km), Brindisi (363 km)
Interporti e Piattaforme Logistiche	- Piattaforma logistica Foggia-Incoronata (127 km) - Interporto Regionale Puglia (247 km)
Collegamenti strada/autostrada	- Casello autostradale (A14 BO – TA)Termoli (84 Km)
Collegamento ferroviario	- Bojano (7 km)

### 4.8.2 Nucleo Industriale di Campobasso-Bojano (località Campochiaro)

Anche questa è un'area di diretta connessione con il sistema portuale di Termoli e consolidata specializzazione agro-alimentare.

<sup>44</sup> Fonte: <http://www.cosindcb.com/index.php>

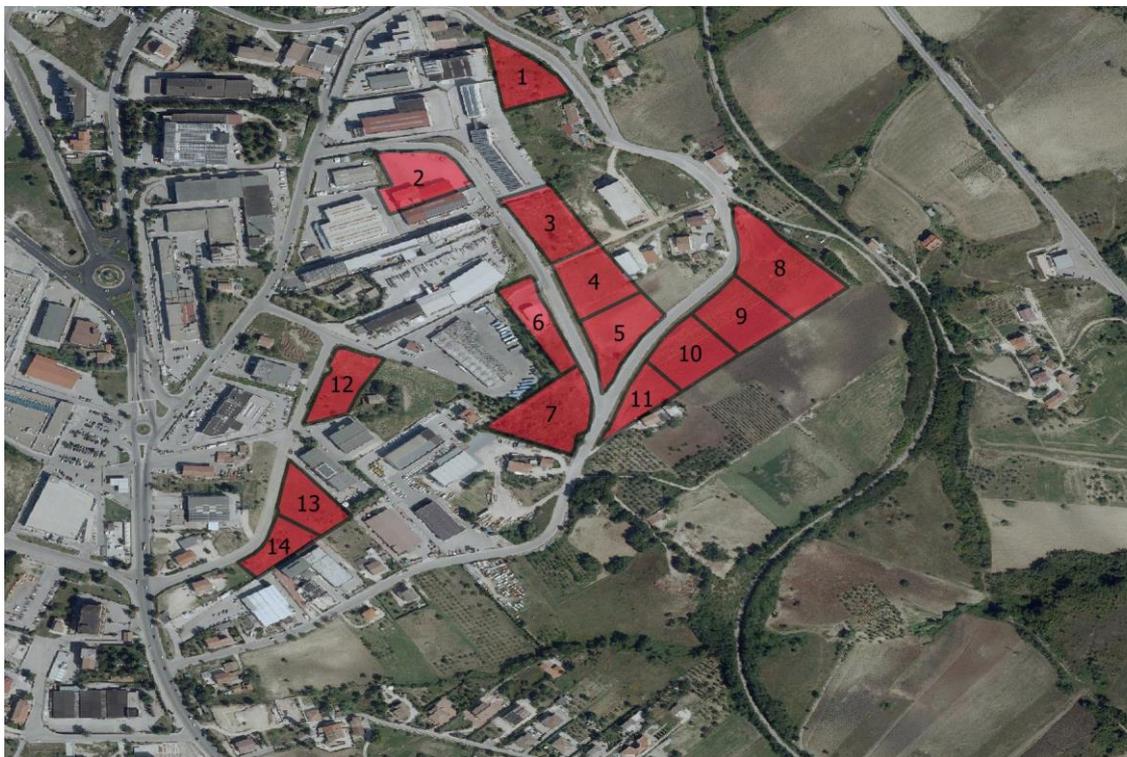
<sup>45</sup> Fonte: <http://www.sviluppoitaliamolise.com/incubatore.aspx>



Zona n.	Superficie in mq	Note
1	22.895	-
2	8.083	-
3	65.985	-
4	68.255	-
5	89.910	-
6	162.868	
7	505.883	
<b>TOTALE</b>	<b>923.879</b>	-

### 4.8.3 Area Industriale di Campobasso

L'insediamento produttivo è allocato nelle immediate vicinanze del capoluogo di Regione.



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	3.667	-
2	4.551	-
3	4.409	-
4	4.287	-
5	4.308	-
6	3.232	-
7	5.672	-
8	7.199	-
9	4.597	-
10	4.209	-
11	2.638	-
12	3.348	-
13	3.281	-
14	2.360	-
<b>TOTALE</b>	<b>57.758</b>	Superfici calcolate sulla base della cartografia prodotta dall'Ente proponente. Tutti i lotti sono di proprietà privata.

#### 4.8.4 Area Industriale di Bojano



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	78.670	Area dismessa ex ITAM
2	113.000	Area insediata (G.A.M.)
TOTALE	191.670	Perimetrazione e superfici calcolate sulla base della cartografia prodotta dall'Ente proponente

## 4.9 Polo di Isernia-Venafro

### 4.9.1 Attività da promuovere e rafforzare

In linea con la specializzazione produttiva regionale le attività da rafforzare sono quelle della creatività, in riferimento ad uno storico polo tessile presente da decenni e della salute.

La superficie complessiva del comprensorio è pari a 56.987 ha e comprende territori dei comuni di Carpinone, Castel San Vincenzo, Cerro al Volturno, Colli al Volturno, Fornelli, Isernia, Longano, Macchia d'Isernia, Miranda, Montaquila, Monteroduni, Pesche, Pettoranello di Molise, Pozzilli, Rocchetta a Volturno, Sant'Agapito, Sesto Campano e Venafro.

Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale Isernia – Venafro gestisce, in via diretta, l'agglomerato industriale di Pozzilli, a sud-ovest della regione, all'interno del quale sono insediate circa 40 aziende che coprono quasi tutti i settori dell'industria nazionale. Il perimetro dell'agglomerato industriale di Pozzilli è di circa 350 ha, di cui oltre 200 ha destinati ad aree per attività produttive nel settore dell'industria e dei servizi.<sup>46</sup>

ACCESSIBILITÀ GENERALIZZATA	
Porti	- Termoli (114 km) - Manfredonia (177 km), Barletta (236 km), Molfetta (256 km), Bari (285 km), Monopoli (323 km), Brindisi (396 km)
Aeroporti	- Aeroporto di Foggia (149 km), Bari (272 km), Brindisi (391 km)
Interporti e Piattaforme Logistiche	- Piattaforma logistica Foggia-Incoronata (147 km) - Interporto Regionale Puglia (275 km)
Collegamenti strada/autostrada	- Casello autostradale (A14 BO – TA) Vasto Sud (79 Km)
Collegamento ferroviario	- Roccaravindola a 4 Km cui è collegato raccordo ferroviario del Consorzio con intermodale.

<sup>46</sup> Fonte: <https://www.consorzioiserniavenafro.it/il-consorzio.html>

#### 4.9.2 Nucleo Industriale di Isernia-Venafro – lotti liberi (località Pozzilli)



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	14.812	-
2	6.200	-
3	2.450	-
4	7.885	Lotto disponibile previa espropriazione
5	7.655	Lotto disponibile previa espropriazione
6	11.758	Lotto disponibile previa espropriazione
<b>TOTALE</b>	<b>50.760</b>	-

#### 4.9.3 Nucleo Industriale di Isernia-Venafro – lotti rivenienti da dismissioni (località Pozzilli)



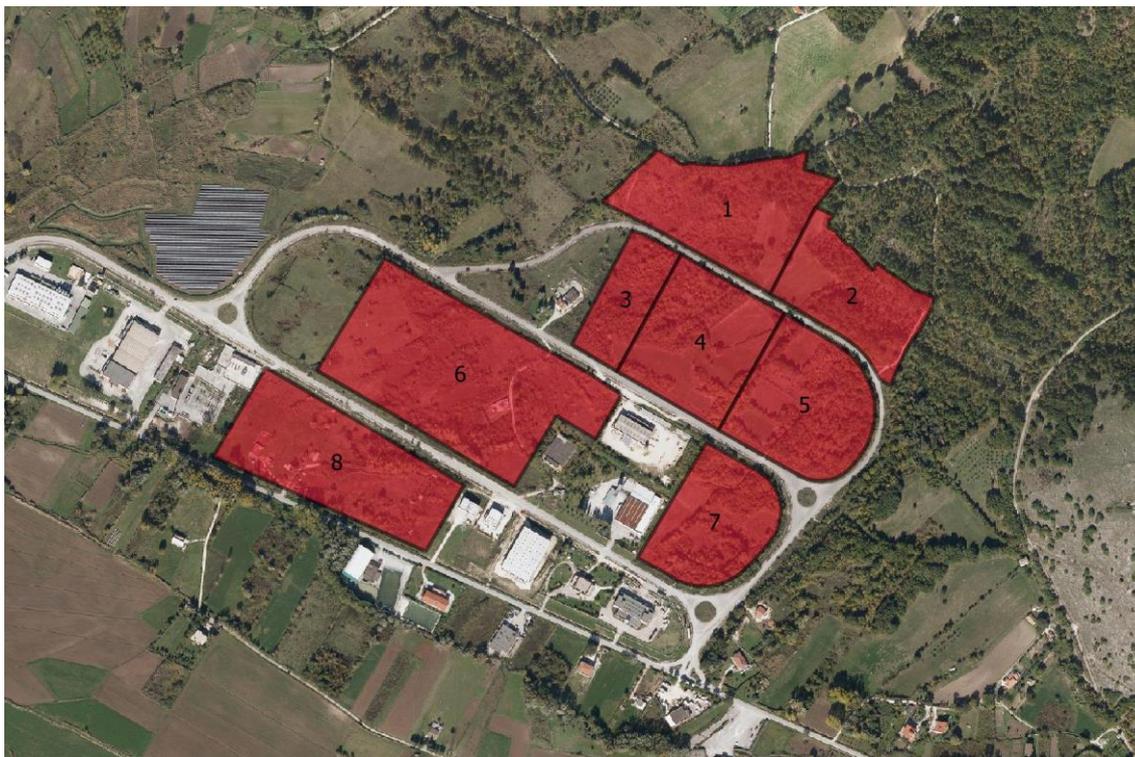
Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	60.717	-
2	10.220	-
3	20.320	-
4	2.130	-
5	8.761	-
<b>TOTALE</b>	<b>102.148</b>	-

#### 4.9.4 Area Industriale di Venafro



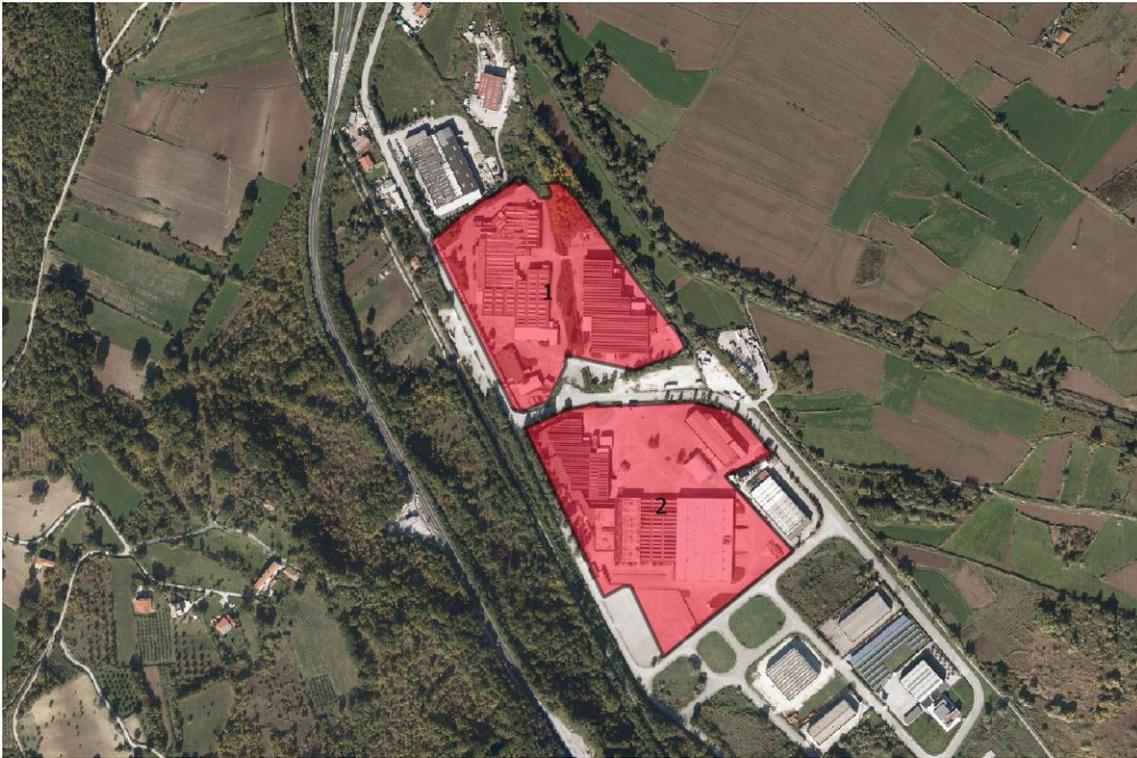
Lotto n.	Superficie in mq	Note
Unico	35.000	-

#### 4.9.5 Area P.I.P. di Carpinone



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	30.000	-
2	20.480	-
3	12.310	Superficie calcolata sulla base della cartografica prodotta dall'Ente proponente.
4	25.635	-
5	25.480	-
6	56.580	-
7	22.160	-
8	21.120	-
<b>TOTALE</b>	<b>213.765</b>	Tutti i lotti sono di proprietà privata.

#### 4.9.6 Area industriale di Pettoranello del Molise



Lotto n.	Superficie in mq	Note
1	53.895	
2	70.126	
TOTALE	124.021	Stabilimenti ex ITTIERRE

## 5. L'impatto sociale ed economico atteso

### 5.1 Premessa

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

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

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

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

### 5.2 Il sistema degli incentivi pubblici

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

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

Un altro strumento di incentivazione approvato più di recente dal MiSE di concerto con la Regione Puglia è l'**Accordo di Programma** che riserva incentivi a favore delle **aree di crisi industriale non complessa** nei territori di Brindisi e Tricase, oltre a quelli individuati dalla D.G.R. n.1682 del 2 novembre 2016.

Una possibile stima dei volumi di investimenti attivabili e del loro impatto occupazionale nel primo triennio nelle aree pugliesi della costituenda ZES, nei settori ammissibili ad incentivazione e agevolabili A) con le risorse stanziato, ma non ancora impegnate dalla Regione Puglia a valere sui fondi POR 2014-2020, B) con quelle poste a disposizione dal

Ministero dello Sviluppo Economico con i due accordi di programma prima richiamati e C) con possibili nuovi Contratti di sviluppo porta a valutare l'investimento totale inoltre 300 milioni di euro, con un ricaduta occupazionale di circa 2.000 unità dirette a tempo indeterminato.

### 5.3 L'attrazione degli investimenti privati

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

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

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

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

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

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

- lavorazione dell'acciaio, navalmeccanica, costruzioni di autovetture e di loro componentistica, di aeromobili, di macchine agricole, trasformazioni agroalimentari, *call center*, ecc.
- attività di logistica

- attività di distribuzione e dell'*e-commerce* con la localizzazione di magazzini di *player* mondiali dello *standing* di Amazon, Alibaba e di operatori similari.

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

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

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

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

#### 5.4 Stima dell'impatto economico e sociale in Puglia

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

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

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

#### **5.4.1 Ristrutturazione nella supply chain di Leonardo Divisione Elicotteri**

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

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

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

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

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

#### **5.4.3 Problematiche occupazionali nell'agglomerato di Brindisi**

Si è ritenuto opportuno richiamare, sia pure sinteticamente, il processo in corso nel contesto industriale *capital intensive* di Brindisi - con il rischio che esso incida sempre più in profondità e per un lungo periodo sulla tenuta stessa delle filiere di PMI operanti per qualche big player aeronautico ed energetico localizzato nel territorio - per sottolineare come nella migliore delle ipotesi nuovi insediamenti anche non industriali che si localizzassero nelle aree di questa provincia inseribili nella ZES adriatica, almeno nella sua fase d'avvio, potrebbero contribuire solo a recuperare preesistenti livelli occupazionali colpiti dalla riduzione di unità lavorative già espulse, o in procinto di esserlo, da taluni

comparti. I livelli occupazionali recuperabili perciò non sarebbero superiori allo stock di occupati attualmente esistente in quei territori, ma reintegrerebbero le unità di lavoro già perdute, o che potrebbero esserlo nelle ristrutturazioni e dismissioni avvenute o annunciate prima ricordate. Occupazione sostitutiva, dunque, ma non aggiuntiva, almeno nel periodo di avviamento, quella attivabile secondo le più attendibili previsioni anche degli stakeholder, nelle aree di Brindisi inserite nella Zona economica speciale del Mare Adriatico meridionale.

#### **5.4.4 Incrementi occupazionali in altre aree della ZES Adriatica**

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

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

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

#### **5.4.5 Prospettive di crescita occupazionale**

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

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

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

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

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

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

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

Nel settore del *transshipment* - che potrebbe offrire anch'esso un apprezzabile apporto occupazionale - si avverte l'esigenza di attrarre operatori di standing internazionale almeno nello scalo di Brindisi, facente capo all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico

Meridionale, che offrirebbe ad essi - nel pieno rispetto delle procedure previste per il rilascio delle concessioni demaniali - il molo di Costa Morena Est, con raccordo ferroviario alla linea nazionale, per localizzarvi attività di *transhipment*.

### 5.5 Stima dell'impatto economico e sociale in Molise

La valutazione degli impatti attesi in Molise è improntata, anche in questo caso, a criteri fortemente prudenziali, gli stessi che orientano le previsioni del versante pugliese.

Dalle simulazioni e dalle aspettative presenti, anche alle recenti valutazioni operate per l'area di crisi complessa, si possono riportate gli impatti più importanti ai seguenti indicatori:

- occupazionale, valutato su base statistica in relazione all'entità complessiva degli investimenti, agli ettari insediabili, all'indice di occupabilità, al rapporto investimento/ettaro, alla tipologia merceologica di insediamenti attivabili, secondo la seguente successione:
  - ettari disponibili: 516
  - coefficiente funzionale di riempimento: 0,50
  - entità investimento/ha: 2 M€/ha
  - investimento complessivo: 500 M€
  - occupati/M€ di investimento 1,50
  - occupati attesi: 750
  - occupati indiretti: 500
- sociale, l'attivazione di investimenti ZES, ad elevata riconoscibilità potrà determinare in contesti prossimi ai poli di insediamento una forte connotazione di cultura di impresa, di formazione specialistica, clima di innovata fiducia, significativa riduzione degli esodi dalle aree interne.

## **PARTE III - IL FUNZIONAMENTO**



## 6. Semplificazioni e governance

### 6.1 Orientamento generale

La semplificazione normativa e amministrativa, al pari di incentivi fiscali ed agevolazioni doganali, rappresenta uno degli elementi di attrattività per le imprese che decidano di localizzarsi o investire nelle istituende ZES.

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

A modifica ed integrazione dell'art. 5 comma 1 lett. a) del decreto-legge 91/2017 – convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2017 n.123 – è intervenuto il decreto-legge 135/2018 – convertito, con modificazioni, in legge 11 febbraio 2019, n. 12 – concernente il tema della *semplificazione per le ZES e ZLS*. Si tratta, nella sostanza, di:

- **accelerare i procedimenti** attraverso la riduzione di 1/3 dei termini riguardanti:
  - l'ambiente (VIA, VAS, AIA, AUA);
  - l'edilizia (indistintamente dal tipo di procedimento);
  - il rilascio di autorizzazione paesaggistica;
  - la conclusione dei procedimenti e la segnalazione certificata di inizio attività (artt. 2 e 19 della legge 241/90);
  - le concessioni demaniali portuali;
- **adottare lo strumento della conferenza semplificata** (art. 14-bis legge 241/90), con riduzione a metà dei relativi termini, per “*eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni*”;
- **assicurare**, per mezzo del Comitato di indirizzo della ZES, **il raccordo tra gli sportelli unici** istituiti ai sensi della normativa vigente e lo sportello unico di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, che:
  - “opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES”;
  - “è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano”;
  - “è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento”;
- **velocizzare gli interventi di urbanizzazione primaria** (entro 90 giorni dalla presentazione della relativa istanza) richiamando in caso di mancato rispetto del suddetto termine, le disposizioni di cui all'art. 2-bis, legge 241/90.

A questo si aggiunga l'ulteriore possibilità, accordata alle Regioni, di formulare all'Autorità politica delegata per la coesione territoriale – Ministro per il Sud – “*una proposta di protocollo o convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali*”.

In ottemperanza all'attuale quadro normativo, le regioni Puglia e Molise ritengono di doversi affidare a poche ma incisive misure che – in coerenza con i criteri di **economicità, efficacia, imparzialità, pubblicità, legalità e trasparenza** già enunciati dalla legge 241/90 – garantiscano l'insediamento e lo sviluppo di imprese in area ZES.

La Regione Puglia e la Regione Molise, hanno avviato da diversi anni – attraverso l'adozione di leggi regionali, regolamenti e linee guida – un percorso di semplificazione amministrativa che, ad oggi, rappresenta un primo strumento operativo utilizzabile nell'ambito delle procedure di insediamento in area ZES. Tuttavia, al fine di rendere maggiormente competitiva l'istituenda ZES Interregionale Adriatica, occorrerà dotarsi di ulteriori – e più incisivi – strumenti legislativi ed amministrativi che possano dunque facilitare ed incentivare l'attuazione di progetti di investimento nei territori individuati dal presente Piano.

A tal proposito, la Regione Puglia e la Regione Molise garantiranno la più ampia semplificazione di procedimenti amministrativi, attraverso **leggi regionali e regolamenti attuativi**.

Le due regioni, in ottemperanza a quanto disposto dal comma 4 dell'art. 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n. 12 sulle **“modalità di cooperazione interregionale”**, intendono proporre, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti, un **set di misure comuni**.

#### *Set di misure comuni*

- utilizzare, nell'ambito dei procedimenti autorizzativi, **regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività** o, comunque, regimi il più possibile semplificati;
- individuare, per chiunque abbia interesse a investire in area ZES, lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, come responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990; lo Sportello si avvarrà delle Strutture di Progetto di Puglia e Molise, con riguardo a tutti gli aspetti procedurali e amministrativi, funzionali al completamento del procedimento e si avvarrà dell'Ufficio ZES per tutti gli aspetti informativi e pre-istruttori;
- trasferire alla **competenza esclusiva del Comitato di indirizzo** – che la esercita attraverso la descritta struttura operativa – la formazione e il rilascio di **un'autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle di provvedimenti legislativi che disciplinino tale fattispecie. L'autorizzazione unica sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano comunque essere resi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Consorzi ASI ecc.), attraverso lo strumento della conferenza di servizi semplificata (art.14-bis, legge 241/90), in ottemperanza a quanto previsto dal riformato art. 5 comma 1 lett. a) del decreto-legge 91/2017;
- individuare le procedure di insediamento in area ZES come procedure di **interesse pubblico strategico**, pertanto avente carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi;
- **ridurrei tempi** previsti per l'espletamento delle procedure, in applicazione dell'attuale normativa in tema di semplificazione (d.p.r. 194/2016 - Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi; legge 241/1990 e s.m.i. ed altra; d.l. 91/2017);

- procedere alla **soppressione di norme e leggi** non più attuali e/o alla creazione di testi unici in materie specifiche (norme ambientali regionali, pianificazione e gestione del territorio, attività produttive);
- definire le procedure di **deroga** ed i poteri sostitutivi;
- adottare la **conferenza dei servizi semplificata** quale unico strumento operativo per l'acquisizione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati;
- procedere alla completa **digitalizzazione** dei procedimenti autorizzativi;
- definire modalità di **verifica e controllo** comuni degli obiettivi attesi.

La Regione Puglia e la Regione Molise si impegnano, altresì, ad **accogliere in toto** tutte le indicazioni in materia di semplificazioni individuate dal decreto-legge 91/2017, comprese quelle che verranno approvate dalla Cabina di regia nazionale, secondo quanto disposto dall'art.5 comma 1, lettera a)-*quinques* del d.l. richiamato.

A **livello operativo**, le **Struttura di Progetto di Puglia e Molise**<sup>47</sup> saranno deputate, rispettivamente, al coordinamento del complesso e articolato sistema di Dipartimenti o Agenzie regionali competenti *ratione materiae* per vari aspetti della ZES; entrambe le Strutture si occuperanno, per i territori di propria competenza, di espletare ogni procedura necessaria all'acquisizione delle autorizzazioni propedeutiche al rilascio, da parte del Comitato di indirizzo, dell'Autorizzazione Unica ZES.

## 6.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia

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

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

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

---

<sup>47</sup>Cfr. art. 8, comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.

procedimento e l'unità organizzativa responsabile dell'istruttoria, dell'adozione del provvedimento finale e le scadenze e modalità di adempimento dei procedimenti individuati.

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

In questa direzione vanno anche le disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione; la Regione Puglia risponde all'obbligo di legge secondo il quale le amministrazioni pubbliche oltre alla ricognizione, alla raccolta e alla pubblicazione dei dati, devono provvedere al monitoraggio periodico del rispetto dei tempi procedimentali, alla tempestiva eliminazione delle anomalie e alla pubblicazione dei risultati del monitoraggio nel sito *web* istituzionale. Nella sezione *online* "attività e procedimenti"<sup>48</sup> risultano attualmente censiti circa 1.700 procedimenti per i quali ogni utente può reperire tutte le informazioni che interessano. Il regolamento riporta nella Tabella "A" i termini per la conclusione dei procedimenti, stabilendo che il termine massimo per la conclusione dei procedimenti non espressamente indicati nella tabella e non disciplinati da specifiche disposizioni di legge statali o regionali, è di trenta giorni.

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

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

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

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

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

---

<sup>48</sup><http://trasparenza.regione.puglia.it/attivita-e-procedimenti/tipologie-di-procedimento>

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

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

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

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

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

La Regione Puglia ha di recente approvato la l.r. n.48 del 01 dicembre 2017 (Burp n.136/2017) in materia di **“Norme in materia di titoli abilitativi edilizi, controlli sull'attività edilizia e mutamenti della destinazione degli immobili”**<sup>49</sup>.

Tale recente normativa reca disposizioni in materia di comunicazioni di inizio lavori asseverate (CILA), segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) e segnalazioni certificate presentate ai fini dell'agibilità; in particolare, essa recepisce il superamento del certificato di agibilità, l'innovazione della modulistica unificata di recente introduzione legislativa

---

<sup>49</sup> <http://www.regione.puglia.it/documents/10192/18062887/LR48.pdf/e12d7be0-8ffb-4f68-8f48-3656dacc576a?version=1.0>

regionale ed agisce in coordinamento con le norme su Piano Casa e sulla Rigenerazione urbana.

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

I controlli, a campione e con cadenza almeno bimestrale, devono essere effettuati dai Comuni nella quota non inferiore al 20 per cento delle comunicazioni presentate. Per quanto riguarda invece le segnalazioni certificate presentate ai fini dell'agibilità, i Comuni possono definire modalità dei controlli mensili a campione in quota non inferiore al 20 per cento prevedendo l'ispezione delle opere. Per entrambe le fattispecie, nei casi di esito negativo dei controlli, ferme restando le applicazioni delle sanzioni previste, viene ordinato di conformare l'opera entro 60 giorni.

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

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

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

Nell'ottica di semplificazione, infine, la Regione Puglia intende riappropriarsi, per le sole aree ZES, dei poteri delegati alle Province – di cui all'art. 109 del T.U. ambiente – ed affidarli, per i territori di rispettiva competenza, ai Comitati di Indirizzo della ZES Interregionale Ionica e della ZES Interregionale Adriatica.

### 6.3 Quadro normativo ed amministrativo regionale del Molise

Il Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA) è un documento operativo individuato dalla Commissione Europea per contribuire al processo di adeguamento amministrativo, tecnico, regolatorio ed organizzativo delle Amministrazioni responsabili della gestione e dell'attuazione dei Programmi operativi 2014-2020, che può essere esteso a tutte le azioni che coinvolgono opportunità di semplificazione. Con esso, le Amministrazioni esplicitano l'impegno per migliorare le proprie performance, così da assicurare un'esecuzione efficiente, efficace e trasparente dei Fondi, innalzando la capacità di governare le complessità connesse a tematiche trasversali e ad esigenze di integrazione degli stessi, all'interno di un quadro unitario di programmazione. Il PRA mira a consolidare una più efficiente organizzazione della macchina pubblico-amministrativa: in tal senso, si pone quale strumento operativo che funge da raccordo tra il miglioramento della strategia per

l'attuazione e gestione dei Programmi Operativi e il rafforzamento strutturale della capacità amministrativa degli Enti e delle Amministrazioni pubbliche, applicabile a tutte le situazioni rilevanti.

Il Piano di Rafforzamento Amministrativo della Regione Molise è stato approvato, nella sua versione definitiva, con DGR n. 422 del 4 agosto 2015. Esso individua gli obiettivi di semplificazione e riduzione dei tempi dei vari procedimenti attuativi del PO, ma deve ritenersi esteso a tutte le procedure tipiche di rilascio di permessi nonché le azioni concrete di semplificazione e rafforzamento finalizzate al raggiungimento degli stessi. In particolare, il Piano individua tre macro-obiettivi da perseguire:

- Obiettivo di miglioramento: rispetto della tempistica e dei cronoprogrammi;
- Obiettivo di miglioramento: rafforzamento della Governance e dei meccanismi di coordinamento a valere sulle funzioni comuni;
- Obiettivo di miglioramento: riorganizzazione delle strutture amministrative.

Tali obiettivi si declinano, sotto il profilo operativo, in:

- n. 18 interventi di semplificazione legislativa e procedurale;
- n. 13 interventi sul personale;
- n. 17 interventi sulle funzioni trasversali e sulle funzioni comuni, di cui n. 5 interventi di riorganizzazione degli uffici.

Per il 2017, le priorità di azione sul rafforzamento amministrativo sono state le seguenti:

- a. assicurare, attraverso specifici interventi, l'integrazione delle azioni del PRA con quelle previste nelPOR FESR FSE 2014-2020 (Obiettivi tematici 2 e 11) e nel PON Governance e Capacità Istituzionale 2014-2020, anche attraverso il raccordo, già attivato, con l'Agenzia per la coesione ed il relativo Comitato di Pilotaggio "Monitoraggio degli interventi di capacità amministrativa e di agenda digitale";
- b. rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche, comprese le autorità urbane, coinvolte nei processi di attuazione dei programmi operativi;
- c. accelerare l'adozione di misure di semplificazione amministrativa e normativa in attuazione del Piano di semplificazione amministrativa biennale approvato con DGR n. 434 del 19.09.2016;
- d. promuovere la semplificazione amministrativa e la riduzione degli oneri a carico dei beneficiari con particolare riferimento alle imprese attraverso le azioni previste con DGR n. 629 del 28.12.2016 con la quale è stata istituita la figura del Garante regionale per le piccole e medie imprese, in coerenza con lo Small Business Act (SBA);
- e. adeguare i contenuti del PRA al nuovo assetto organizzativo dell'Ente;
- f. adottare un "Piano Regionale Unitario delle Valutazioni 2014-20", in raccordo con i programmi di valutazione del POR FESR FSE 2014-2020, del PSR 2014-2020 e degli altri strumenti di programmazione (ivi compreso il Patto per lo Sviluppo del Molise);
- g. attivare corsi in materia di appalti e contratti pubblici, dedicati alla nuova disciplina introdotta dal D.Lgs. n. 50 del 2016, al fine sia della prevenzione della corruzione nelle amministrazioni pubbliche territoriali sia dell'accelerazione delle procedure di spesa dei fondi;
- h. raccordare gli obiettivi di miglioramento del PRA con i criteri di adempimento delle condizionalità ex ante del Programma;

- i. rafforzare le attività di comunicazione del PRA.

### 6.3.1 L'Agenda digitale Molise

Il Governo regionale ha rivolto particolare attenzione all'attivazione di processi di innovazione e di crescita della competitività del territorio mediante l'utilizzo di tecnologie digitali. Nel ciclo di programmazione 2007-2013 sono stati programmati e realizzati numerosi interventi finalizzati all'evoluzione dell'ICT regionale che hanno interessato diversi settori: Banda Larga e Ultra Larga, Data Center, Community Network, sviluppo dei sistemi geospaziali. Al fine di consolidare l'impegno e dare un fondamento e una visione unitaria e sinergica alle azioni da realizzare per la promozione della Società dell'Informazione in Molise, il Governo regionale ha adottato, per il periodo di programmazione 2014-2020, quale strategia orizzontale, la propria Agenda digitale.

Il Documento programmatico "Agenda digitale Molise" ha recepito e sviluppato in chiave regionale il sistema strategico europeo (definito dalla Strategia Europa 2020 e dalla Digital Agenda europea) e nazionale (enucleato nell'Agenda Digitale Italiana), adattandolo allo specifico contesto socio-economico e tenendo conto di quanto previsto sui temi dell'innovazione e della digitalizzazione. Gli interventi previsti e già attivati nel ciclo di programmazione 2014-2020 puntano a garantire la fruibilità dell'infrastruttura a banda ultra larga a cittadini e imprese attraverso la realizzazione di servizi digitali di altissimo valore aggiunto che sfruttino le elevate capacità trasmissive disponibili per promuovere l'attrattività dei territori e migliorare la qualità della vita delle persone e delle famiglie. In particolare, lo sviluppo delle tecnologie digitali ha gli obiettivi strategici di:

1. promuovere l'attrattività dei territori e sostenere la competitività delle imprese;
2. migliorare la qualità della vita delle persone e delle famiglie;
3. accrescere i livelli di efficienza ed efficacia della PA locale;

puntando al recupero dei ritardi derivanti dal digital divide, attraverso una politica che prevede:

- interventi infrastrutturali, di completamento e messa a sistema della rete regionale a banda larga, assicurando a tutte le aree della regione, anche le più marginali, almeno i livelli minimi di connessione, anche in assenza di interesse da parte del mercato;
- servizi telematici di altissimo valore aggiunto; tra essi il completamento delle azioni di partecipazione democratica dei cittadini alla comunità digitale, i servizi evoluti di anagrafe e di sanità.

Per il raggiungimento degli obiettivi strategici di crescita legati alle nuove tecnologie, la Regione ha individuato un insieme di aree prioritarie di intervento. Tali aree rappresentano altrettanti percorsi per il raggiungimento degli obiettivi di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile del Molise attraverso le tecnologie digitali. In particolare, la Regione agisce su due livelli:

- orizzontale, ovvero sulle pre-condizioni di base per lo sviluppo e il rinnovo della Società dell'Informazione, in tutti gli ambiti, legati principalmente alle Infrastrutture Digitali;
- verticale, e quindi su specifici settori/ambiti di possibile sviluppo e Crescita Digitale del Molise.

Con riferimento alle Infrastrutture Digitali, in prosecuzione e a completamento di quanto già realizzato nel precedente ciclo di programmazione (infrastrutture di base per la Banda Larga per tutto il territorio regionale e per la Banda Ultra Larga per i centri urbani e industriali) sono state attivate nuove linee di azione che stanno conducendo all'estensione della Banda Ultra Larga alle aree rurali del territorio regionale, per il raggiungimento dell'obiettivo target dell'Agenda Digitale Europea per la banda ultra larga (100% di copertura con banda ultra larga superiore ai 30Mbps e 50% in banda ultra larga superiore ai 100Mbps entro il 2020).

Sul versante della Crescita Digitale sono in corso di progettazione ed attuazione le azioni previste dalla strategia relativamente ai servizi digitali avanzati che verranno realizzati e rilasciati nel corso del prossimo triennio. In particolare, al miglioramento e all'ampliamento dell'accesso e dei servizi relativi alle Tecnologie di Informazione e Comunicazione è finalizzato parte dell'intervento del POR FESR FSE 2014-2020, attraverso l'Asse 2, con il quale, in attuazione degli obiettivi dell'Agenda digitale Molise, la Regione realizza direttamente ovvero attraverso la gestione "territorializzata" delle risorse:

- applicativi e sistemi informativi concernenti l'operatività di servizi riconducibili a E-government, open data e semplificazione (implementazione dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente; implementazione della banca dati Molise Open Data; SUAP associato);
- sanità e sociale (Fascicolo Sanitario elettronico, Centro Unico di Prenotazione regionale interoperabile, telemedicina e teleassistenza);
- smartcities and communities (applicazione di soluzioni "intelligenti" per il territorio e la società).

In particolare, la Regione ha già definito le modalità operative per la realizzazione degli applicativi e dei sistemi informativi necessari all'operatività dello Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) associato, che saranno riallineate con quello da attivare presso l'Autorità Portuale di Bari, e per l'implementazione della banca dati Molise Open Data concernenti le sole imprese. Per tali attività, ricorrendo all'istituto della cooperazione pubblico-pubblico, la Regione Molise ha definito un percorso volto a concretizzare uno specifico accordo con la Camera di Commercio del Molise per realizzare:

- una piattaforma ICT in grado di razionalizzare ed omogeneizzare le procedure dello Sportello Unico Regionale, integrandole con le iniziative di semplificazione attivate dai soggetti pubblici operanti nel territorio regionale;
- una piattaforma ICT in grado di organizzare e rendere aggregabili e fruibili le informazioni riguardanti le sole imprese, nell'ambito di un più generale sistema informativo basato su un'architettura complessiva idonea ad interconnettere dati di diversa natura e banche dati di diversa provenienza, sistema di elezione per l'interoperabilità con il SUAP dell'Autorità Portuale di Bari.

Ulteriori elementi tipici dell'architettura di semplificazione amministrativa per la Regione Molise sono anch'è rappresentati dall'adozione dei modelli unificati per edilizia e attività commerciali, adottati e pubblicati dagli Enti locali a far data dal 30 giugno 2017. Infatti la Regione Molise con delibera di giunta 230/2017 ha adottato i nuovi modelli unificati e standardizzati per presentare segnalazioni, comunicazioni e istanze nei settori dell'edilizia e del commercio, così come definiti dall'accordo tra Governo, Regioni ed Enti locali sottoscritto lo scorso 5 maggio 2017. La nuova modulistica, valida su tutto il territorio

nazionale e regionale, semplifica passaggi e procedure amministrative per le aperture di nuove attività commerciali, la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), quella di agibilità e, ancora, la comunicazione per inizio lavoro asseverati (CILA) e di fine lavori.

Un ulteriore elemento, infine, per caratterizzare l'innovazione in termini di semplificazione è costituito dalla Legge Regionale del Molise 24 giugno 2011, n. 10, art. 1, di modifica alla Legge regionale 22 maggio 1973, n. 7 che recita: *"Alle conferenze di servizi volte alla valutazione di interventi che, ai sensi della vigente normativa, comportano varianti agli strumenti urbanistici la Regione partecipa attraverso un rappresentante unico, individuato dalla Giunta regionale, la cui manifestazione di volontà espressa in sede di conferenza di servizi tiene luogo degli atti dell'Amministrazione. In mancanza di individuazione da parte della Giunta regionale, il rappresentante unico è il Direttore generale. Il Direttore generale può delegare un dirigente, o, se necessario, un funzionario assegnato alla struttura regionale competente. L'amministrazione indicente la conferenza di servizi, non oltre trenta giorni antecedenti la data fissata per la prima riunione, trasmette la documentazione necessaria per l'istruttoria al rappresentante unico ed a ciascuna struttura regionale competente al rilascio di pareri, nulla-osta o assensi comunque denominati nell'ambito del procedimento di variante urbanistica. Il rappresentante unico acquisisce assensi, autorizzazioni, nulla-osta e pareri comunque denominati di competenza di strutture regionali, che li rilasciano nel termine di quindici giorni dalla ricezione della relativa documentazione o delle necessarie integrazioni. Ove lo ritenga necessario per la valutazione contestuale dei vari interessi coinvolti, il rappresentante unico convoca una conferenza interna di servizi alla quale i rappresentanti delle strutture regionali interessate sono tenuti a intervenire. Al termine dei lavori della conferenza interna di servizi il rappresentante unico regionale redige il verbale di conclusione del procedimento interno che costituisce la posizione della Regione in seno alla conferenza di servizi."*

#### 6.4 Governance della ZES del Mar Adriatico Meridionale

Il **sistema di governance** del processo attuativo della ZES Interregionale Adriatica prevede la definizione di un *modello organizzativo* – che sarà, in ogni caso, disciplinato da un apposito Regolamento – in grado di:

- **attivare gli iter procedurali** previsti per l'implementazione delle azioni riconducibili alla proposta di ZES, anche esercitando modelli di semplificazione amministrativa utili ad agevolare i processi di sviluppo economico delle aree individuate;
- stabilire forme adeguate di raccordo tra le varie componenti - regionali<sup>50</sup> e portuale - della governance;
- **assicurare il corretto e puntuale coinvolgimento delle strutture amministrative interne** alle amministrazioni regionali coinvolte nel processo *ratione materiae*;
- attivare l'**adeguato coinvolgimento degli interlocutori istituzionali territoriali coinvolti** (es. Consorzi ASI, gestori interporti ed aeroporti, Comuni, enti datoriali, Prefetture, etc.), promuovendo specifici accordi/atti/intese/protocolli - tra e con gli stessi - al fine di attivare processi e procedure confacenti e rispondenti alle esigenze di sviluppo delle aree e dei territori ricadenti nel perimetro della ZES (es. utilizzo di risorse e strutture comunali e regionali, procedure di semplificazione, sgravi fiscali di competenza comunale e regionale, verifica *ex ante* dei profili di legalità legati ad imprese e relativi investimenti, etc.).

---

<sup>50</sup> Per la Regione Puglia si fa riferimento alla costituzione di una "Struttura di Progetto" di cui al II co. dell'art. 7 del sistema pugliese MAIA (come specificato nel paragrafo 6.4.2.3).

- **gestire** la proficua **partecipazione del partenariato economico e sociale** al processo implementativo delle “aree ZES”;
- **garantire le condizioni di accessibilità** dall’esterno a beneficio della potenziale domanda da parte di operatori economici interessati al processo;
- **rappresentare un punto unico di contatto**, per chiunque abbia interesse a localizzarsi in area ZES, con riguardo a tutti gli aspetti informativi, procedurali ed amministrativi funzionali al completamento del procedimento.

Altresì, oltre ai suddetti criteri, la governance del processo attuativo delle ZES sarà conforme a quanto previsto dallo statuto e dalle singole leggi regionali che disciplinano le macchine amministrative regionali, tenendo anche conto delle recenti riforme intervenute in materia.

La governance della ZES Interregionale Adriatica è articolata - secondo un approccio integrato - attorno ad una struttura che vede il **Comitato di Indirizzo** in relazione funzionale e programmatica con:

- una **Cabina di Pilotaggio Interregionale Puglia-Molise**, presieduta dal Segretario dell’AdSP del Mar Adriatico Meridionale, con funzioni di supporto al Comitato di Indirizzo per le attività di programmazione delle attività di promozione, localizzazione degli investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture operative regionali;
- lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** – istituendo presso l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale – che, quale Responsabile unico del procedimento, si avvarrà:
  - di un **Ufficio ZES**, allocato presso la sede dell’AdSPMAM e composto (come meglio specificato al paragrafo 6.4.2.2 “Ufficio ZES”) sia da personale dell’Autorità che da personale in servizio presso le due Regioni<sup>51</sup> e che supporterà il RUP per la gestione di quella parte di istanze pervenute al SUA relative alla ZES;
  - delle **Strutture di Progetto della Regione Puglia e della Regione Molise** delegate al procedimento istruttorio su base territoriale.

---

<sup>51</sup> Come previsto dagli artt. 6 comma 1 lett. l) e art. 8 comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n.12.



## 6.4.1 Il livello strategico-politico

### 6.4.1.1 Il Comitato di indirizzo

Il necessario contemperamento tra esigenze di carattere pratico, tecnico ed operativo ha portato Puglia e Molise, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 4 comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n.12 sulle **“modalità di cooperazione interregionale”**, a definire, di concerto, una struttura nella quale, in ottica sinergica, far convergere strategie operative di sviluppo ed interessi comuni.

Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, è identificato in un **Comitato di Indirizzo** composto dal Presidente dell'Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante delle regioni, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>52</sup>; svolge, “nel rispetto degli ambiti di competenza delle regioni e degli enti locali e delle attribuzioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge n. 91/2017, nonché nel rispetto del Piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 4, comma 5, del decreto-legge n. 91/2017 e dell'articolo 6”<sup>53</sup>, i compiti previsti dall'art. 8 del d.p.c.m. n. 12 del 25 gennaio 2018.

Il Comitato di Indirizzo si occuperà, in particolare, di:

- gestire, coordinare e definire le strategie della ZES, nel rispetto del Piano di sviluppo strategico;
- assicurare, all'interno della ZES, l'insediamento e la piena operatività delle imprese, nonché le condizioni per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico;

<sup>52</sup> Come indicato all'Art. 4, comma 6 del decreto-legge 91/2017, convertito in legge 3 agosto 2017 n.123.

<sup>53</sup> Art. 8, comma 2 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.

- verificare che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni;
- formalizzare, con le istituzioni locali e statali interessate, protocolli e convenzioni volte a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate dal secondo d.p.c.m., di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017.
- adottare, a maggioranza assoluta dei componenti, un proprio regolamento interno che, oltre a disciplinare/regolare il suo funzionamento, definisca le modalità coinvolgimento dei Sindaci delle aree interessate e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica di enti locali sul cui territorio insiste la ZES, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali;
- promuovere sistematicamente l'area ZES, al fine di attrarre investitori nazionali ed internazionali.

In conformità a quanto disposto dall'art. 6 comma 1 lettera i) del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n.12, "il Piano di sviluppo strategico deve contenere, fra l'altro, il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo".

**Il rappresentante della Regione Puglia nel Comitato di indirizzo della ZES Interregionale Adriatica è il Presidente della Regione Puglia (o suo delegato).**

**Per la Regione Molise, il rappresentante designato è il Presidente della Regione Molise (o suo delegato).**

#### 6.4.1.2 La Cabina di Pilotaggio Interregionale

La costituzione di una **Cabina di Pilotaggio interregionale Puglia-Molise** si giustifica, da un lato, con la necessità di supportare, anche a **livello strategico-politico**, il Comitato di Indirizzo della ZES Adriatica e, dall'altro, con l'esigenza di guidare e coordinare le **Regioni** e le rispettive **Strutture di progetto** nell'espletamento dei compiti all'uopo richiesti: così facendo il Comitato, nell'esercizio delle sue funzioni, potrà avvalersi, come riferisce la norma, del "*Segretario generale, secondo le indicazioni del Piano di sviluppo strategico*"<sup>54</sup>, nonché delle "*strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, che, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES*"<sup>55</sup>.

In particolare, la Cabina di Pilotaggio interregionale Puglia-Molise:

- fornirà **supporto** al Comitato di indirizzo, relativamente alle attività di:
  - pianificazione delle attività del livello operativo;
  - regolamentazione dei processi della ZES e loro eventuale aggiornamento;
  - programmazione delle attività di promozione e marketing;

<sup>54</sup> Art. 8 comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.

<sup>55</sup> Art. 6 comma 1, lettera l) del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.

- localizzazione degli investimenti;
- monitoraggio dello stato di attuazione del Piano ZES;
- monitoraggio degli investimenti in area ZES.
- al fine di garantire il pieno raggiungimento degli obiettivi delineati dal Piano di Sviluppo Strategico della ZES, nonché la piena operatività delle strutture regionali coinvolte, svolgerà funzioni di **collegamento** e **coordinamento** delle Strutture di Progetto regionali.

La Cabina di Pilotaggio – i cui compiti di dettaglio verranno meglio definiti dal Regolamento della ZES Interregionale Adriatica– sarà composta da:

- **Segretario generale** <sup>56</sup> dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, con funzioni di coordinamento;
- per la **Regione Puglia**:
  - Direttore (o suo delegato) del Dipartimento Sviluppo economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro;
  - Dirigente Programmazione Unitaria (o suo delegato);
- per la **Regione Molise**:
  - Direttore (o suo delegato) di Dipartimento;
  - Dirigente Servizio competitività dei sistemi produttivi, sviluppo attività industriali, commerciali e artigianali - cooperazione territoriale europea - politiche della concorrenza, internazionalizzazione imprese e marketing territoriale (o suo delegato);

Laddove ritenuto opportuno, potranno essere coinvolti i responsabili di altre strutture regionali interessate.

## 6.4.2 Il livello gestionale-amministrativo

### 6.4.2.1 // SUA

L’art. 18 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 – recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’art. 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 – introduce, dopo l’art. 15 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, l’art. 15 bis secondo cui: “presso la AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) che, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto”.

Tale sportello, secondo quanto previsto dall’art. 5 comma 1 lett. a-ter) del d.l. 91/2017:

- opera “*quale responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell’attività economica nella ZES*”;
- è disponibile “*in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall’italiano*”;

---

<sup>56</sup> A cui la disciplina riconosce l’esercizio di rilevanti poteri operativi. In particolare, ai sensi dell’art. 4, comma 7-bis della legge 3 agosto 2017 n.123, “Il Segretario generale dell’Autorità di sistema portuale può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari”.

- è organizzato “sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell’istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento”.

Al Comitato di indirizzo è, a tal proposito, affidato il compito di assicurare:

- “il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente”<sup>57</sup> e il SUA poc’anzi richiamato;
- “le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti, di cui all’articolo 6, comma 1, lettera b), ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previsti dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169”<sup>58</sup>.

Per quanto sopra, il SUA svolgerà funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto utilizzando – per le rispettive aree di competenza e con modalità che verranno meglio definite in apposito Regolamento ZES – la fase istruttoria alle Strutture di progetto di Puglia e Molise; nell’esercizio delle sue funzioni si avvarrà, altresì, di un Ufficio ZES.

#### 6.4.2.2 L’Ufficio ZES

Per facilitare le scelte degli investitori e, più in generale, di tutti coloro i quali fossero interessati a localizzare la propria attività nella ZES Interregionale Adriatica, la **Regione Puglia**, la **Regione Molise** e l’**Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale** si avvarranno dell’istituendo **Ufficio ZES** che, nell’ambito del SUA, sarà localizzato presso la sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale a Bari. L’Ufficio ZES avrà la seguente composizione minima (assicurata da personale in servizio presso l’AdSP e presso le due Regioni):

- n. 1 referente dell’Ufficio (AdSPMAM) avrà il compito di organizzare l’attività dell’Ufficio, di tenere i contatti con la Cabina di pilotaggio e con le Strutture di progetto;
- n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Puglia;
- n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Molise;
- n. 1 risorsa (o più) dedicata alla promozione e all’informazione della ZES Interregionale Adriatica.

Esso, in particolare:

- gestirà il front-end con le imprese insediate o che intendano insediarsi nella ZES;
- prenderà in carico le istanze pervenute e interloquirà con le Strutture di progetto regionali per la conseguente attività istruttoria, ove non interessino le aree di competenza del demanio portuale;
- predisporrà un dossier per ogni istanza (secondo tempistiche e procedure che saranno definite nel Regolamento di funzionamento della ZES da emanare);
- offrirà informazioni<sup>59</sup> relativamente, ad esempio a:
  - aree, lotti interessati ed infrastrutture;

---

<sup>57</sup>Art. 5 comma 1 lett. a-ter) del d.l. 91/2017

<sup>58</sup> Art. 6 comma 2 lett. c) del d.p.c.m. 25/2018.

<sup>59</sup> Le informazioni saranno rese disponibili in formato cartaceo (brochure) e online, su apposita piattaforma web.

- procedure di accesso;
  - agevolazioni fiscali e finanziarie;
  - semplificazioni amministrative;
  - set di incentivi ed offerta di servizi complementari;
  - eventi, seminari, conferenze.
- acquisiti gli esiti positivi istruttori, trasmetterà le istanze al Comitato di Indirizzo per il rilascio dell'**Autorizzazione Unica ZES (AU-ZES)**.
- È prevista anche una sede territoriale locale in Molise, presso il porto di Termoli.

#### 6.4.2.3 La struttura di progetto in Puglia

Il *livello regionale* è strutturato attorno alla **Struttura di progetto (Regione Puglia)** e rappresenta l'unica interfaccia regionale del Comitato d'Indirizzo (Soggetto per l'Amministrazione della ZES) deputata allo svolgimento di funzioni di coordinamento di tutte le strutture regionali che - di volta in volta<sup>60</sup> - risulteranno competenti.

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

Pertanto, al fine di:

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

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

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

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

---

<sup>60</sup>Secondo quanto verrà stabilito nel Regolamento di *governance* della ZES.

- Agenzia Regionale per le Attività Irriguo e Forestali (A.R.I.F.);
- Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro (A.R.P.A.L.);
- Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia (A.Re.S.);
- Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (A.S.S.E.T.);
- Innovapuglia s.p.a.;
- Puglia Sviluppo s.p.a.;

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

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

#### 6.4.2.4 *La struttura di progetto in Molise*

In un'ottica di semplificazione delle procedure amministrative, già adottata dalla Regione Molise per il riordino del proprio apparato burocratico, attraverso le Delibere di Giunta Regionale nn. 321/2018 e 335/2018 appare utile individuare una struttura interdipartimentale incardinata presso il **I dipartimento “presidenza della Giunta regionale”**. Quest'ultimo potrà assumere il ruolo di coordinatore in caso di attività che richiedono interazione fra varie strutture regionali, tra le quali i Dipartimenti:

- D.II - secondo dipartimento: risorse finanziarie - valorizzazione ambiente e risorse naturali - sistema regionale e autonomie locali
- D.III - terzo dipartimento: valorizzazione del capitale umano
- D.IV - quarto dipartimento: governo del territorio

ed anche gli enti e le agenzie regionali:

- Direzione generale per la salute
- Agenzia regionale Molise Lavoro
- ARPS - Agenzia regionale post sisma
- ARSARP – Agenzia Regionale per lo Sviluppo Agricolo, Rurale e della Pesca
- ARPAM – agenzia regionale per la protezione ambientale del Molise
- ESU – ente per il diritto allo studio universitario
- EPT – ente provinciale per il turismo (Campobasso e Isernia)
- Azienda autonoma di soggiorno e turismo
- IACP – istituto autonomo case popolari
- IRESMO – istituto regionale per gli studi storici del Molise
- Azienda Speciale Regionale Molise Acque
- I.Z.S.A.M. – istituto zooprofilattico Abruzzo e Molise
- Fondazione Molise cultura
- Autorità di Distretto.

In ogni caso, si tratterà di una struttura regionale di vertice in grado riassumere al suo interno tutti i processi decisionali con possibili ricadute sulla ZES e di porsi come interlocutore unico nei confronti del Comitato di Indirizzo della ZES.

Al fine di conoscere e rappresentare al meglio le istanze del territorio, la struttura potrà utilmente coordinarsi con gli *stakeholders* territoriali interessati dalla ZES, attraverso un tavolo, che sarà istituito (anche attraverso opportune misure normative e regolamentari) secondo il modello della conferenza di servizi permanente, aperto alle Amministrazioni provinciali, comunali, ai Consorzi industriali e agli altri Enti o soggetti interessati che sono stati opportunamente auditi nel processo di definizione del Piano strategico della ZES.

La sostanziale complementarietà ed analogia strutturale con il sistema adottato dalla Regione Puglia consentirà di poter sviluppare processi più facilmente condivisi e caratterizzati da forti sincronie temporali. A tal fine si ipotizzano attività di informazione reciproca, incontri e confronti pubblici comuni con cadenza almeno trimestrale, utili ad addivenire a linee di indirizzo condivise da esprimere congiuntamente, anche attraverso i propri rappresentanti, all'interno del Comitato di indirizzo.

La seguente tabella riporta in forma sintetica composizione funzioni delle strutture di governance individuate.

STRUTTURA	COMPOSIZIONE	FUNZIONI
<b>Comitato di indirizzo</b>	Come da D.L. 91/2017	Come da D.L. 91/2017 e d.p.c.m. 12/2018
<b>Cabina di Pilotaggio interregionale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segretario Generale AdSPMAM (con il compito di presiedere la Cabina)</li> <li>• <u>Regione Puglia:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direttore (o suo delegato) del Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro</li> <li>- Dirigente Programmazione Unitaria</li> </ul> </li> <li>• <u>Regione Molise:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direttore (o suo delegato) di Dipartimento;</li> <li>- Dirigente Servizio competitività dei sistemi produttivi, sviluppo delle attività industriali, commerciali e artigianali - cooperazione territoriale europea - politiche della concorrenza, internazionalizzazione delle imprese e marketing territoriale (o suo delegato)</li> </ul> </li> </ul>	<p>Fornisce supporto al Comitato di indirizzo, in particolar modo relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pianificazione delle attività del livello operativo;</li> <li>• regolamentazione dei processi della ZES e loro eventuale aggiornamento;</li> <li>• programmazione delle attività di promozione e marketing;</li> <li>• localizzazione strategica degli investimenti;</li> <li>• monitoraggio dello stato di attuazione del Piano ZES;</li> <li>• monitoraggio degli investimenti in area ZES.</li> </ul> <p>Svolge funzioni di collegamento e coordinamento delle strutture del livello operativo che fa perno sull'Ufficio ZES</p>
<b>SUA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personale AdSPMAM</li> </ul>	Come da D.L. 91/2017 riformato
<b>Ufficio ZES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• n. 1 referente dell'Ufficio dell'AdSPMAM</li> <li>• n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Puglia;</li> <li>• n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Molise;</li> <li>• n.1 risorsa (o più) dedicata alla promozione e all'informazione della ZES Interregionale Adriatica;</li> <li>• Sportello Unico Amministrativo (SUA)</li> </ul>	<p>Gestisce il front-end con le imprese insediate o che intendano insediarsi nella ZES, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'offerta di servizi informativi relativi a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- aree, lotti interessati ed infrastrutture;</li> <li>- procedure di accesso;</li> <li>- agevolazioni fiscali e finanziarie;</li> <li>- semplificazioni amministrative;</li> <li>- set di incentivi ed offerta di servizi complementari;</li> <li>- eventi, seminari, conferenze</li> </ul> </li> <li>• la predisposizione di un dossier per ogni istanza</li> </ul>
<b>Strutture di progetto</b>	<u>Struttura di progetto Regione Puglia:</u>	Espleta le funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente Sezione competitività (Project Leader)</li> <li>• Dirigente Sezione internazionalizzazione o funzionario delegato</li> <li>• Dirigente Sezione autorizzazioni ambientali o funzionario delegato</li> <li>• Dirigenti o funzionari di altri dipartimenti e sezioni interessate</li> <li>• Delegato Puglia Sviluppo</li> </ul> <p><u>Struttura di progetto Regione Molise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigenti Servizi autorizzazioni ambientali/paesaggistiche e/o funzionari delegati</li> <li>• Dirigenti o funzionari delegati di altri dipartimenti e sezioni interessate</li> <li>• Delegato Sviluppo Italia Molise</li> </ul>	<p>previsti nella ZES, in particolar modo relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• procedure autorizzative</li> <li>• implementazione piano di promozione e marketing</li> <li>• coordinamento degli Uffici ed Agenzie regionali competenti per vari aspetti della ZES</li> </ul>
--	---	--

## 6.5 Linee guida per un piano di marketing integrato

Una delle funzioni fondamentali del Comitato di Indirizzo è quella di assicurare, in particolare, “[...] *gli strumenti che garantiscano l’insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell’area verso i potenziali investitori internazionali*”. L’aspetto della *sistematicità*, enunciato dalla norma, conferisce all’attività di promozione la caratteristica di elemento strutturale della politica di sviluppo della ZES, che deve pertanto accompagnare sia la fase di start-up (che seguirà alla costituzione formale), sia nella fase di implementazione, in cui saranno anche possibili e/o necessari adeguamenti delle strategie di marketing, in relazione alle modalità di evoluzione della ZES e del cluster in essa sviluppatosi.

**Integrazione.** Il Piano di marketing della ZES Adriatica nasce e si sviluppa attorno al concetto di *integrazione* che investe i seguenti ambiti:

- *soggettivo*: le attività di promozione organizzate dall’Ufficio ZES e dalle due Regioni Puglia e Molise saranno caratterizzate dallo stesso approccio e finalizzate alla promozione della ZES Adriatica;
- *strategico*: la pianificazione delle attività di promozione – istruita dall’Ufficio ZES, monitorata dalla Cabina di Pilotaggio e deliberata dal Comitato di Indirizzo – risponde ai principi della pianificazione strategica, ed è connessa ai fabbisogni, al target di riferimento, al contesto imprenditoriale e a tutti gli elementi che caratterizzano l’attrattività della ZES;
- *operativo*: le attività – monitorate dalla Cabina di Pilotaggio – saranno organizzate e realizzate il più possibile da delegazioni composte da rappresentanti dell’AdSPMAM e delle due Regioni;
- *finanziario*: a livello di Ufficio ZES, la pianificazione finanziaria (budgeting) delle iniziative di marketing coinvolgerà entrambe le regioni e i rispettivi canali di finanziamento.

L’integrazione – e si vedrà soprattutto in fase di pianificazione annuale di dettaglio – risiede anche nella modalità con cui la ZES Adriatica entrerà nei *topic* degli eventi di comunicazione standard di istituzioni centrali, di AdSPMAM e Regioni, nel senso che gli eventi cui già i tre attori hanno pianificato o che pianificano regolarmente, saranno

anch'essi (se non soprattutto) attività che rientreranno nel Piano, e nel corso dei quali pertanto il messaggio, gli strumenti e in generale la strategia di comunicazione della ZES Adriatica troveranno concreta attuazione.

***Cosa comunicare con il piano di marketing.*** La definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZES Adriatica, trova nel Piano di Marketing Integrato Puglia-Molise un pilastro fondamentale: le *reason why to invest* (Infrastrutture, Incentivi, Semplificazione...) – vanno comunicate alla comunità di business e in particolare al target di riferimento secondo una strategia che tenga in considerazione la dimensione (globale/internazionale/nazionale), il particolare linguaggio e il benchmark internazionale di riferimento, che pone in primo piano il tema della competitività della ZES Adriatica nei confronti delle altre realtà nell'area del Mediterraneo e delle relative politiche di attrazione di investimenti.

Focus della strategia di comunicazione, da articolare secondo il *marketing mix* più adeguato, deve essere un set di informazioni e di processi sulla cui comunicazione efficace si gioca parte della competitività della ZES Adriatica nel panorama globale dei sistemi logistico-portuali che possono contare su Zone economiche speciali variamente denominati e articolati. L'oggetto del piano di Marketing, come meglio esemplificato di seguito, si concentra sulle opportunità localizzative in area ZES, sulle agevolazioni fiscali e semplificazioni e sulle modalità di richiesta di accesso alla ZES.

#### **6.5.1 Le fasi del piano di marketing integrato**

Il Piano di marketing integrato avrà uno sviluppo su base annuale e sarà articolato per fasi, ognuna delle quali sarà caratterizzata da un proprio sviluppo temporale (*timing*), dalle attività principali che in essa saranno svolte (*key tasks*) e dai *prodotti* che verranno realizzati. L'articolazione in fasi – da intendersi in modo flessibile e adattabile alle esigenze della ZES – si basa comunque sul concetto di pianificazione strategica su base annuale delle attività di marketing, con individuazione quindi *ex ante* (e in maniera condivisa) degli strumenti, delle attività, delle iniziative, degli eventi e delle modalità di comunicazione secondo i vari canali attivati.

Le fasi in cui è articolato lo sviluppo del Piano di marketing integrato sono 4: *kick off, start-up, implementazione, monitoraggio e marketing*.

**Fase 1 – Kick off.** Questa fase – della durata di 4 settimane a partire dal primo insediamento del Comitato di Indirizzo o comunque dalla effettiva operatività degli organi di governo previsti dalla governance della ZES – ha la finalità di predisporre e approvare il Piano di marketing integrato della ZES Adriatica. Il piano, elaborato secondo le presenti linee guida, avrà una durata annuale (anche se è comunque editabile e modificabile nel corso dell'anno) e verrà elaborato dall'Ufficio ZES con la supervisione e condivisione con la Cabina di Pilotaggio e poi approvato dal Comitato di Indirizzo. Il piano annuale andrà a declinare nello specifico le attività dell'anno in corso, con particolare riferimento non solo alle attività "standard" che hanno carattere di continuità e replicabilità annuale, ma soprattutto a quelle che hanno una programmazione variabile (road show, fiere, eventi, convegni, missioni di attrazione investimenti, presentazioni mirate a target specifici, adesione ad associazioni di categoria). Il prodotto di questa fase sarà pertanto un piano annuale, che avrà comunque le caratteristiche di un documento di lavoro snello e di agile consultazione, con indicazione puntuale del *timing* delle varie attività. Nella redazione del piano si cercherà di sfruttare tutte le sinergie possibili con le società e gli enti nazionali e regionali preposti alla promozione degli investimenti in Italia, ad esempio Invitalia ed ICE, nonché con le imprese bancarie e finanziarie con cui si sono sottoscritti accordi di

cooperazione. A conclusione della fase una conferenza stampa congiunta sarà l'occasione per presentare le risultanze delle attività e dare avvio al Piano.

**Fase 2 – Start-up.** In questa fase – che cronologicamente potrà partire sincreticamente alla fase 1 e la cui durata non dovrebbe eccedere le 12 settimane - si procederà alla costruzione degli strumenti previsti dal Piano, anch'essi sviluppati secondo uno sviluppo temporale che privilegerà alcune attività prioritarie necessarie per la partenza vera e propria. La finalità è quella di portare a condivisione della Cabina di Pilotaggio e poi ad approvazione del Comitato di Indirizzo tutte le componenti su cui poi sarà basata la comunicazione istituzionale nel corso dell'anno. Particolare rilievo avrà la definizione dei seguenti “strumenti”: nome della ZES, slogan, payoff, logo, leaflet, brochure, linea grafica e articolazione del sito web. Naturalmente questi strumenti andranno poi effettivamente realizzati, ma in questa fase sono progettati e approvati. Altro aspetto fondamentale, e che riveste particolare rilievo strategico è quello connesso alle fiere ed eventi, che naturalmente comprenderanno momenti di presentazione proposti e propri dell'AdSPMAM (es. fiere della logistica a livello globale, fiere dello shipping...) e delle due Regioni, nonché le specifiche missioni istituzionali per attrazione investimenti da realizzare anche in collegamento e collaborazione con le iniziative nazionali già operative (es. programma di attrazione investimenti Invitalia-ICE, che coordina la componente internazionale e quella nazionale dell'attività di attrazione).

**Fase 3 – Implementazione.** La terza fase è quella in cui gli strumenti vengono effettivamente definiti e le attività avviate, naturalmente secondo la pianificazione annuale di cui ci si sarà dotati. Fondamentale sarà la comunicazione del calendario di attività, sia ai fini di una condivisione interna di tutti gli organi di governo della ZES, sia per i target di riferimento, che dovranno essere accompagnati nella individuazione dei momenti di comunicazione e confronto previsti dal piano. In questa fase sarà molto importante l'attività di gestione integrata delle attività, al fine di una massima coerenza tra le varie attività. In fase di implementazione, un ruolo centrale sarà anche giocato dall'Ufficio ZES, vera e propria prima interfaccia con la comunità di business target e che dovrà essere la principale finestra anche delle attività previste nel piano.

**Fase 4 – Monitoraggio e revisione ongoing.** La pianificazione delle attività di marketing integrato ha carattere flessibile e adattabile alle condizioni di mercato, all'evoluzione della ZES o in generale del contesto economico a livello del Mediterraneo e globale. Per questo motivo è prevista una fase di costante monitoraggio delle attività attivate nell'ambito del piano. Per consentire tale attività, la cui competenza è prevista in capo alla Cabina di Regia, sarà necessario costruire un set di informazioni relative alle singole iniziative che rileveranno i costi, il target raggiunto, il feedback dell'utenza (laddove rilevabile), il ritorno in termini di contatti ecc... il tutto per consentire di implementare un sistema di valutazione *ongoing*, strumento fondamentale per massimizzare l'attività di valorizzazione delle informazioni ottenute in fase di implementazione. La Cabina di Pilotaggio formulerà, con cadenza annuale, delle raccomandazioni al Comitato di Indirizzo basate sull'attività di monitoraggio condotta nel corso dell'anno, e collaborerà pertanto nell'attività di pianificazione annuale del Comitato di Indirizzo. La revisione su base annuale, oltre al reporting, è il principale risultato di questa fase.

### **6.5.2 Strumenti attivabili e aspetti finanziari**

L'attività di pianificazione, nel suo piano di sviluppo annuale rinnovabile, farà riferimento a un *marketing mix* che comprenderà una varietà di attività, che dovranno essere identificate e

scelte con specifico e diretto riferimento sia alla tipologia di target che si deciderà di colpire, sia ai settori strategici sui quali si intende avviare il programma di attrazione investimenti, che potrà variare anche nel corso della vita della ZES. A titolo esemplificativo, gli strumenti attivabili che troveranno pianificazione dettagliata a conclusione della Fase 1, si possono indicare nei seguenti:

- *Branding*: la ZES Adriatica dovrà avere un proprio logo, una denominazione, uno slogan e un payoff in grado di colpire l'immaginario del target di riferimento (a livello globale) e di offrire una immediata e specifica riconducibilità all'area geografica di riferimento e alle sue caratteristiche;
- *Digital marketing*: la ZES dovrà essere comunicata nelle varie modalità consentite dal web (sito web, social), con una attenta e puntuale programmazione del rilascio delle informazioni relative a eventi particolari;
- *Materiale promozionale*: il materiale promozionale (in lingua – almeno – italiana e inglese) sarà costituito da leaflet e brochure, con possibile evoluzione futura in merchandising dedicato;
- *Road show*: soprattutto in fase iniziale, l'attività di promozione dovrà partire da un confronto diretto con la comunità dei potenziali investitori, ai quali saranno dedicate illustrazioni tecniche di tutti gli aspetti fondamentali della ZES;
- *Fiere, eventi e pubbliche relazioni*: gli eventi a carattere fieristico sono un'occasione molto importante perché già presenti nella pianificazione (anche finanziaria) di AdSPMAM e Regioni e perché contano già su un sistema di relazioni consolidato che può rappresentare un primo veicolo qualificato di diffusione delle informazioni. Fondamentale sarà anche, a tal proposito, valorizzare gli accordi con istituti bancari (alcuni già sottoscritti) che amplieranno le possibilità di eventi e l'attrattiva degli stessi.
- *Site visit*: la conoscenza diretta di comunità specifiche di investitori così come di competitor della ZES rappresenta un requisito fondamentale da cui partire, per scegliere in modo strategico le specifiche aree di approfondimento che possano fornire elementi concreti di sviluppo;
- *Ricerche di mercato*: la fase di analisi alla base dell'avvio della stessa ZES deve essere tenuta in considerazione in fase di ri-pianificazione annuale, anche con approfondimenti specifici su aspetti di mercato di interesse o di esplorazione.
- *Ricorso a società di scouting*: come avvenuto per Zes estere può essere commissionata a società specializzate la ricerca di imprenditori interessati ad investire nelle Zes e la promozione delle stesse su mercati *geografici* o di settore determinati

Va da sé che le attività previste nel piano di marketing dovranno trovare **copertura finanziaria** nel bilancio degli enti partecipanti, anche attraverso il ricorso a programmi nazionali, transnazionali, comunitari, che dovranno pertanto preliminarmente censire tutti gli eventi ordinariamente previsti e pianificati in modo ricorrente nel corso dell'anno (es. fiere, eventi, convegni) e attrarre nel Piano di marketing tali occasioni, che saranno pertanto ripensate (laddove possibile e coerente) per farne un valido (e già sperimentato) strumento di promozione integrato della ZES Adriatica. In seconda battuta, il Comitato di Indirizzo (in coordinamento con la Cabina di regia) condurrà una ricognizione (da inserire comunque in ogni versione annuale del Piano di marketing integrato) relativa a tutti gli strumenti di finanziamento che possano contribuire a finanziare il piano (es. programmazione operativa

cofinanziata UE a livello regionale o nazionale) nonché a iniziative a carattere istituzionale già in essere che possano rappresentare un veicolo dedicato (es. missioni istituzionali all'estero, con specifico riferimento ai paesi e ai settori target). Sarà inoltre attivata la collaborazione con alcuni istituti finanziari.

In particolare, l'AdSP del Mar Adriatico Meridionale ha sottoscritto – già nel novembre 2017 – un “Accordo di collaborazione” con il Banco di Napoli (ora Intesa Sanpaolo) specificamente dedicato all'accompagnamento del lancio della Zona Economica Speciale, sia con riferimento ad aspetti legati agli investimenti, sia per l'attività di promozione anche internazionale e attrazione investimenti avvalendosi, laddove richiesto, anche delle competenze di SRM, il centro studi e ricerche sul Mediterraneo di Intesa Sanpaolo. Analogo accordo è stato sottoscritto con le tre banche popolari pugliesi (Banca Popolare di Bari, Banca Popolare di Puglia e Basilicata, Banca Popolare Pugliese) e l'Università degli Studi di Bari – Aldo Moro.

L'accordo sarà progressivamente ampliato ad enti, università, istituzioni omologhe molisane.

In tema di promozione ed attrazione di investimenti esteri, seguendo un approccio bottom-up, sarà inoltre rilevante la possibilità di individuare nei territori della ZES Interregionale Adriatica un'area in cui proporre la creazione di una **Zona Franca Doganale Interclusa** da istituirsi nel rispetto del Regolamento (UE) n.952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 09 ottobre 2013. Questo potrebbe favorire lo sviluppo di traffici commerciali nonché la condivisione di buone pratiche tra gli attori coinvolti.

## 7. Agevolazioni fiscali e finanziarie

### 7.1 Orientamento generale

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

A riguardo, secondo l’art. 6 lettera g) del d.p.c.m. del 25 gennaio 2018 n.12, il Piano di sviluppo strategico dovrà contenere, tra l’altro, “l’indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell’intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge”.

Le politiche di attrazione di investimento, appaiono dunque indispensabili per migliorare la competitività e l’attrattività delle ZES, specie in considerazione:

1. delle **limitazioni al credito d’imposta**, di cui al comma 2 dell’art. 5 della legge 3 agosto 2017, n.123 → “si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all’articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208”: l’agevolazione, dunque, “non si applica ai soggetti che operano nei settori dell’industria siderurgica, carbonifera, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo. L’agevolazione, altresì, non si applica alle imprese in difficoltà come definite dalla comunicazione della Commissione europea 2014/C 249/01, del 31 luglio 2014”<sup>61</sup>.
2. dell’istituzione delle **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**<sup>62</sup>→laddove, “le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata fruiscono delle procedure semplificate di cui all’articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123”.
3. della **concorrenza** – naturale – tra ZES del Meridione d’Italia e tra queste ultime e le ZLS create nel nord-Italia e le ZES estere.

In tale contesto, nel solco tracciato dalla previsione normativa, la Regione Puglia e la Regione Molise, stanno considerando, l’opportunità di **ridurre la pressione fiscale** di loro competenza all’interno delle aree ricomprese nella ZES Interregionale Adriatica.

---

<sup>61</sup>Art. 100 della legge 28 dicembre 2015 n. 208.

<sup>62</sup>Art. 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2017, n.205: “Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni in cui non si applicano gli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è prevista l’istituzione della Zona logistica semplificata”. Tale la disposizione – inserita in un contesto geografico, infrastrutturale e fiscale già consolidato – attenua, di molto, il potere attrattivo delle ZES del Meridione d’Italia. A riguardo si pensi alla dotazione infrastrutturale, alla vicinanza con i principali porti del nord Europa, agli indiscussi privilegi presenti in alcune aree portuali del Paese (es. porto franco di Trieste).

A riguardo si potrebbe ipotizzare, a favore delle **imprese** insediate nel **perimetro della ZES**, una rimodulazione dell'**Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)**, da approvarsi con legge regionale<sup>63</sup>, che tenga conto del:

- “rispetto della normativa dell’Unione europea e degli orientamenti giurisprudenziali della Corte di giustizia dell’Unione europea”, così come previsto dall’art. 5, comma 1, del d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68.
- coordinamento con le manovre effettuate in materia di addizionale regionale all’IRPEF, secondo le disposizioni di cui all’art. 5, comma 3, del decreto-legislativo 68/2011 e all’art. 6, comma 3, del decreto-legislativo 68/2011<sup>64</sup>.

Nel processo di concertazione del piano, i Consorzi ASI di Puglia e Nuclei Industriali del Molise, inoltre, si sono resi disponibili nel concedere l’esenzione dal pagamento delle relative spese d’istruttoria.

**Focus: Set di agevolazioni fiscali e finanziarie ipotizzate su scala regionale**

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
IRAP	Imprese in area ZES	Rimodulazione dell’imposta.
Spese pratica di istruttoria: - Consorzi ASI Puglia - Nuclei Industriali	Imprese in area ZES	Esenzione dal pagamento delle relative spese d’istruttoria.
<b>Le agevolazioni in materia IRAP sono soggette a vincoli comunitari, temporali e regolamentari nonché ad obblighi dichiarativi; la loro previsione è meramente indicativa e verrà meglio definita dalle strutture competenti a seguito dell’istituzione della ZES Interregionale Adriatica.</b>		

Oltre al set di agevolazioni fiscali e finanziarie ipotizzate su scala interregionale, è bene illustrare (di seguito) i principali strumenti finanziari, già presenti nelle rispettive offerte regionali, che potrebbero fornire ulteriore supporto alle aziende che decidano di investire nei territori della ZES Interregionale Adriatica.

## 7.2 Gli strumenti finanziari a supporto della ZES: il versante pugliese

L’offerta pugliese si preoccupa di garantire l’appetibilità della ZES Interregionale Adriatica attraverso un ventaglio di opportunità – variegata ed articolata – che permetta di integrare, in maniera circolare, l’offerta nazionale già esistente ad una programmazione regionale pienamente coerente e compatibile con gli obiettivi e i divieti comunitari: pronta a recepire ed intercettare i fabbisogni di imprese e cittadini affinché possa costituirsi – di concerto – una forma del tutto nuova di “governo responsabile del territorio”.

Un mix di strumenti e di incentivi, le cui leve – già oggi – sono messe al servizio di coloro i quali intendano investire in Puglia<sup>65</sup>; **quattro leve-obiettivo**, frutto di “progettualità

<sup>63</sup> Art. 5, comma 1, del d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68.

<sup>64</sup> Si ritiene auspicabile un’eventuale deroga al vincolo derivante dalle norme indicate, giustificabile dalla circostanza che il regime delle ZES possa essere qualificato come “speciale”.

<sup>65</sup> Non si dimentichino gli sforzi profusi dalla Regione Puglia per rafforzare un sistema imprenditoriale prevalentemente strutturato sulle PMI e perciò limitato da problematiche di accesso al credito ed una inadeguata dotazione di capitale. In tal senso, meritano menzione il **Fondo Finanziamento del Rischio** – che sostiene lo sviluppo delle PMI attraverso strumenti di mitigazione del rischio in grado di ridurre i requisiti patrimoniali delle banche finanziatrici ed abbattere il costo del credito (pricing) per l’impresa finanziata – e il **Fondo Bond Puglia**, con il quale si intende favorire la

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

1. **Ricerca ed innovazione.** Il **trasferimento tecnologico** assume, attraverso l’implementazione condivisa di idee e conoscenze, ruolo cardine e trainante nei processi di crescita e di sviluppo dei settori industriali: dalle misure esistenti (TecnoNidi) a favore delle **start-up innovative**, alla promozione di partnership tecnologiche pubblico-private improntate su **ricerca industriale** e **sviluppo sperimentale** (InnoNetwork), al finanziamento di progetti pilota di sperimentazione di soluzioni innovative (InnoLabs), alla **creazione di distretti tecnologici**, all’**apertura della Regione** – e con essa dei porti, delle Università, delle agenzie strumentali e dei centri di ricerca – allo scambio costruttivo di esperienze e best practice su scala nazionale, europea (MANUNET) ed internazionale;
2. **Competitività ed occupazione.** Gli investimenti attratti in area ZES saranno capital intensive, ma nel medio periodo incrementeranno la qualità e la quantità dell’occupazione diretta ed anche indiretta.

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

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

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

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

Ad oggi sono disponibili le sottoelencate misure:

---

disintermediazione creditizia, attraverso un canale alternativo a quello tradizionale bancario mediante il ricorso al mercato di capitali; facilitare il percorso per l’emissione di obbligazioni da parte delle PMI pugliesi.

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

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

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

Per rafforzare la competitività della ZES senza abbandonare gli orientamenti in essere su scala regionale (incentivi a favore di piccole, medie e grandi imprese), inoltre, la Regione Puglia si riserva la possibilità di accantonare risorse, rinvenienti dal piano operativo: le imprese richiedenti, in tal caso, dovranno accedervi ("a sportello") entro e non oltre il termine stabilito dal Dipartimento dello Sviluppo Economico<sup>66</sup>;

3. **Sostenibilità e qualità ambientale.** Lo **sviluppo sostenibile** è posto al centro delle politiche regionali; il processo di riforma che coinvolge i Consorzi ASI – già avviato nel corso del 2017 – punta all'adozione, ad esempio, di modelli organizzativi efficienti e strategie di governance innovative e più flessibili così da rendere il territorio, ancora una volta, più "accogliente". Secondo le attuali disposizioni, le ASI punteranno al modulo delle **Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate (APPEA)**: in coerenza con il POR-FESR 2014-2020, perseguiranno obiettivi di efficientamento energetico, gestione integrata delle risorse ed abbattimento delle polveri e di CO<sub>2</sub>. Ritenuta, inoltre, l'importanza di accogliere all'interno del perimetro della ZES investimenti con minor impatto ambientale possibile, la Regione Puglia si riserva, nell'ambito

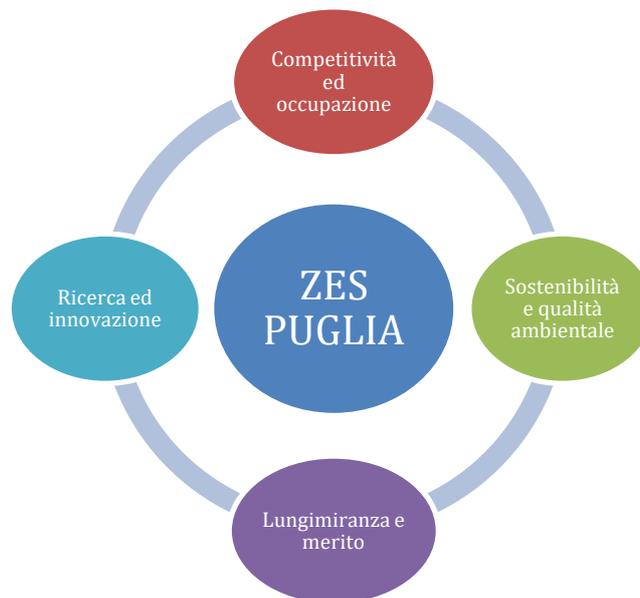
---

<sup>66</sup> Qualora le disponibilità su descritte dovessero restare inutilizzate, si renderà necessario il ricollocamento delle stesse.

delle prerogative proprie ed attraverso il proprio rappresentante in seno al Comitato di Indirizzo, di favorire l'insediamento di operatori economici dotati di **idonee certificazioni ambientali**.

4. **lungimiranza e merito.** La Regione Puglia e la Regione Molise, con lo scopo di attrarre nuovi investimenti, intendono promuovere meccanismi di incentivazione (ulteriori rispetto alla legislazione nazionale vigente), a favore delle società insediate nella ZES Interregionale Adriatica, che non rappresentino forme di indebito ed indiscriminato assistenzialismo.

#### Le quattro leve-obiettivo per la ZES in Puglia



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

1. del supporto della Struttura di Progetto, delle Agenzie e Società strumentali, del Dipartimento dello Sviluppo Economico;
2. della collaborazione del Comitato di indirizzo e della Cabina di pilotaggio Interregionale, per mezzo dei propri rappresentanti.
3. del partenariato con e tra: Comuni, Consorzi ASI, stakeholders.

## Panoramica delle agenzie e società regionali per la ZES

AGENZIE STRUMENTALI	OBIETTIVI
<b>Aeroporti di Puglia s.p.a.</b>	Ha per scopo primario la gestione in concessione degli aeroporti pugliesi (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie). Tale attività si esplica nella progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali. Rientra, pertanto, tra le attività ricomprese nell'oggetto sociale, anche la gestione dei servizi <i>aviation</i> e <i>non aviation</i> .
<b>Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario – A.DI.S.U.</b>	Nasce con l'obiettivo specifico di semplificare i processi di gestione del diritto allo studio, di realizzare ogni possibile economia di scala e di dare un volto unitario alle politiche del diritto allo studio e all'erogazione dei servizi destinati a garantire tale diritto alle studentesse e agli studenti della regione.
<b>Agenzia Regionale per il Turismo – Pugliapromozione</b>	Opera per l'attuazione delle politiche della Regione Puglia in materia di promozione dell'immagine unitaria della Regione e promozione turistica locale.
<b>Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale – A.R.P.A.</b>	È preposta all'esercizio di attività e compiti in materia di prevenzione e tutela ambientale, come individuate dall'art. 4 della legge istitutiva, ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali soprattutto in relazione alla tutela della salute dei cittadini e della collettività.
<b>Agenzia Regionale per le Attività Irrighe e Forestali – A.R.I.F.</b>	Ente tecnico-operativo preposto all'attuazione degli interventi in ambito forestale ed irriguo, attraverso attività e servizi a connotazione non economica finalizzati al sostegno dell'agricoltura e alla tutela del patrimonio boschivo.
<b>Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro – A.R.P.A.L.</b>	L'ARPAL è un ente tecnico-operativo e strumentale che opera a supporto della Regione nell'ambito delle competenze assegnate all'Assessorato regionale al lavoro: è organo di raccordo, promozione, gestione, attuazione, coordinamento legato al mondo delle politiche attive del lavoro pugliese e nazionale.
<b>Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – A.R.T.I.</b>	L'Agenzia supporta l'amministrazione regionale nella realizzazione delle politiche per lo sviluppo tecnologico del tessuto produttivo, la diffusione dell'innovazione nella società e la crescita socio-economica del territorio.
<b>Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia – A.Re.S.</b>	Si caratterizza per la sua funzione pubblica e ha compiti di analisi della domanda, valutazione della qualità dei servizi sanitari e implementazione di strumenti gestionali innovativi; svolge quindi funzioni di analisi epidemiologica delle prestazioni sanitarie, di valutazione delle innovazioni tecnologiche e dei presidi farmaceutici, di valutazione della domanda e dell'offerta, di implementazione di modelli gestionali innovativi.
<b>Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio – A.S.S.E.T.</b>	Organismo tecnico operativo a supporto della Regione per la definizione e la gestione delle politiche per la mobilità, la qualità urbana, le opere pubbliche, l'ecologia e il paesaggio, per la prevenzione e la salvaguardia del territorio e del rischio idrogeologico e sismico.
<b>InnovaPuglia</b>	<p>È una società partecipata dalla Regione Puglia impegnata in attività a supporto della programmazione strategica regionale a sostegno della Innovazione Digitale. A InnovaPuglia è affidato il compito di attuare sul territorio pugliese l'Agenda Digitale Europea, secondo il paradigma dell'innovazione aperta e intelligente (Open and Smart Innovation), al fine di semplificare il rapporto con le pubbliche amministrazioni e contenere e razionalizzare la spesa pubblica. Sono attribuite anche funzioni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organismo intermedio, per la realizzazione di interventi pubblici agevolativi nel campo della ricerca e innovazione digitale.</li> <li>• Soggetto aggregatore della Regione Puglia.</li> </ul>

**Puglia Sviluppo s.p.a.**

Ha lo scopo di concorrere, in attuazione dei piani, programmi e indirizzi del socio unico Regione Puglia, allo sviluppo economico e sociale del territorio per conto e su richiesta della Regione attraverso la realizzazione di attività di interesse generale a supporto della Regione Puglia.

Attualmente, nello sviluppo delle attività imprenditoriali sul territorio pugliese, particolarmente significativo sia il contributo già fornito da:

1. **Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – ARTI.** Essa si occupa di:
  - promuovere la valorizzazione economica e sociale dei risultati della ricerca e la nascita di impresa innovativa;
  - monitorare e valutare iniziative e misure regionali;
  - sostenere il processo di internazionalizzazione del sistema della ricerca e dell'innovazione pugliese;
  - elaborare modelli di divulgazione che stimolino i giovani ad acquisire nuove competenze e intraprendenza, e la società ad adottare approcci innovativi.
2. **Puglia Sviluppo s.p.a.**, a cui è affidata l'attività di:
  - organismo intermedio nell'attuazione di regimi di aiuto a favore delle imprese<sup>67</sup>;
  - gestione finanziaria (Fondo di Controgaranzia, Fondo di Tranchè Cover, Fondo Microcredito d'Impresa della Puglia, Fondo per il sostegno dell'internazionalizzazione delle P.M.I. pugliesi, N.I.D.I., Fondo PMI – Tutela dell'Ambiente);
  - gestione, promozione e sviluppo degli incubatori di impresa di Modugno (BA) e Casarano (LE).
3. **Sezione Competitività – Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro.**

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

Nei prossimi paragrafi, verrà illustrata l'offerta di incentivi fiscali e finanziari messi a disposizione dalla Regione Puglia<sup>68</sup> per favorire investimenti all'interno della ZES del Mar Adriatico Meridionale.

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

Il **Programma Operativo della Regione Puglia 2014-2020** è stato elaborato tenendo conto di quanto disposto dal Regolamento (UE) n. 1303/2013, che individua **11 Obiettivi**

<sup>67</sup>Alcuni di questi, verranno esaminati in seguito.

<sup>68</sup> Il ventaglio di strumenti e di agevolazioni, qui di seguito rappresentati, è puramente indicativo: è in costante evoluzione ed aggiornamento( <http://www.sistema.puglia.it/> ) e non tiene conto di quanto già esistente a livello nazionale, né tantomeno della eventuale presenza di accordi o *partnership* con soggetti pubblici e/o privati. A tal ultimo proposito, meritano di essere menzionati gli accordi stipulati con il Banco di Napoli, rispettivamente, da Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale e Politecnico di Bari: il primo, mira a sostenere – tramite una serie di servizi (consulenza, finanza di progetto, smobilizzo crediti, formazione) – le imprese in ZES; il secondo, prevede la realizzazione di un nuovo *hub* per l'*open innovation* presso il Politecnico di Bari.

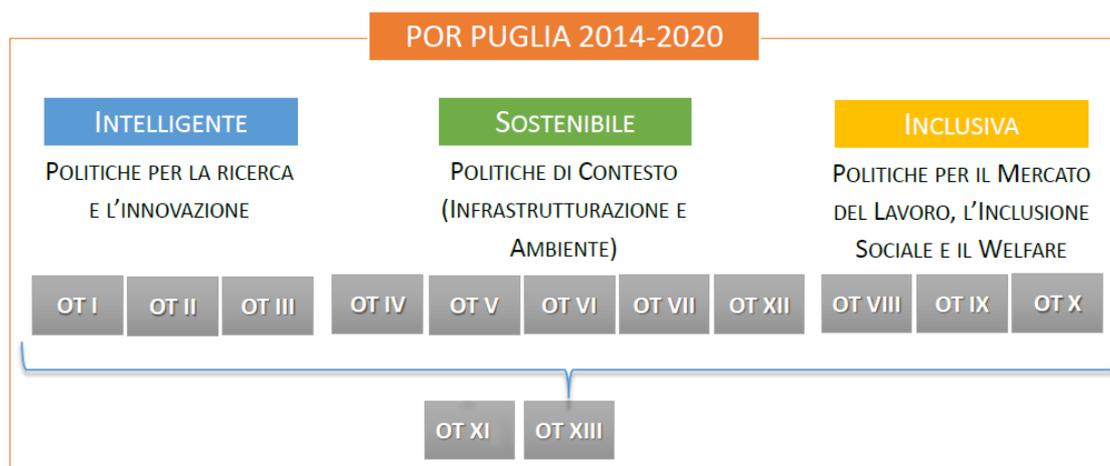
**Tematici** alla base dell’attuazione della Politica di Coesione, allineati a loro volta alle priorità e agli obiettivi della strategia Europa 2020.

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

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

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

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



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

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

- **Politiche per la ricerca e l’innovazione** il cui obiettivo è quello di sviluppare programmi e interventi nel campo della ricerca industriale e dell’innovazione aventi a riferimento i paradigmi della *open innovation*; di rafforzare il sistema digitale regionale (a partire dalla riduzione del digital divide) e di ampliare le condizioni per il potenziamento della competitività del tessuto economico e imprenditoriale pugliese anche in un’ottica di internazionalizzazione.
- **Politiche di contesto (infrastrutturazione e ambiente)** finalizzate al miglioramento delle condizioni in ordine all’efficientamento energetico, alla messa in sicurezza del territorio, alla tutela e alla valorizzazione delle risorse culturali e

ambientali, alla promozione di sistemi di trasporto sostenibili. Ciò anche nella direzione di promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, a partire dai contesti periferici che necessitano di adeguati interventi di riqualificazione.

- **Politiche per il mercato del lavoro, l'inclusione sociale e il *welfare*** orientate a incrementare l'offerta di lavoro attraverso interventi di incentivazione all'occupazione e di allargamento della partecipazione al mercato del lavoro. A ciò si aggiungono azioni specifiche orientate alla riduzione delle povertà e al contrasto dell'esclusione sociale oltre che interventi per il miglioramento delle competenze scolastiche e formative.
- **Politiche per il rafforzamento della capacità amministrativa** mirate al potenziamento delle competenze (delle responsabilità e dei modelli organizzativi), alla riduzione degli oneri burocratici (semplificazione), al rafforzamento della trasparenza e al ricorso a modalità di intervento condivise.

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



### 7.2.1.1 I Contratti di Programma

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

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

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

- a) la realizzazione di nuove unità produttive;
- b) l'ampliamento di unità produttive esistenti;

- c) la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- d) un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente.

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

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

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

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

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

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

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

#### **7.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)**

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

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

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

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

- a) la realizzazione di nuove unità produttive;
- b) l'ampliamento di unità produttive esistenti;

- c) la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- d) un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 7.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo

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

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

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

Le istanze di accesso presentate da:

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

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

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

### 7.2.1.4 Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese

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

Possono richiedere l’agevolazione:

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

2. **le imprese di piccole dimensioni** (impresa che occupa meno di 50 persone e realizza un fatturato annuo o un totale di bilancio non superiori a 10 milioni di euro);
3. **le imprese di medie dimensioni:** che occupa meno di 250 persone, realizza un fatturato annuo non superiore a 50 milioni di euro oppure il totale di bilancio annuo non supera i 43 milioni di euro.

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

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

Sono ammissibili **gli investimenti** riguardanti:

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

Sono ammissibili le spese per:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **7.2.1.5 TecnoNidi**

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

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

1. regolarmente costituite ed iscritte al registro delle **Start-up innovative** istituito ai sensi del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito in Legge n. 221 del 18/12/2012;
2. che **hanno sostenuto costi di ricerca e sviluppo** che rappresentino almeno il 10% del totale dei costi di esercizio in almeno uno dei tre anni precedenti la concessione dell'aiuto oppure, nel caso di una **start-up** senza dati finanziari

precedenti, nella revisione contabile dell'esercizio finanziario in corso, come certificato da un revisore dei conti esterno, ovvero poter dimostrare attraverso una valutazione eseguita da un esperto esterno, che in un futuro prevedibile svilupperà prodotti, servizi o processi nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte nel settore interessato e che comportano un rischio di insuccesso tecnologico o industriale;

3. che dispongono del riconoscimento del *Seal of excellence* (Iniziativa pilota della Commissione europea nell'ambito del Programma Strumento PMI "Orizzonte 2020").

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

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

Sono agevolabili:

- A. **Spese per investimenti** riconducibili alle seguenti categorie:
  - macchinari, impianti di produzione e attrezzature varie, arredi;
  - le spese in attivi immateriali legate ad investimenti in *software*, trasferimento di tecnologie mediante acquisizione di licenze di sfruttamento o di conoscenze tecniche brevettate o non brevettate.
  
- B. **Costi di funzionamento** riconducibili alle seguenti categorie:
  - personale dipendente, con vincolo di subordinazione;
  - locazione di immobili;
  - utenze;
  - polizze assicurative;
  - canoni ed abbonamenti per l'accesso a banche dati, per servizi software, servizi "cloud", servizi informativi, housing, registrazione di domini Internet, servizi di posizionamento sui motori di ricerca, acquisto di spazi per campagne di *Web Marketing, Keywords Advertising, Social, Brand Awareness e Reputation*;
  - servizi di personalizzazione di siti *Internet*;
  - servizi di consulenza in materia di innovazione;
  - servizi di sostegno all'innovazione;

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

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

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

La misura TecnoNidi prevede, la concessione delle seguenti agevolazioni:

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

#### 7.2.1.6 N.I.D.I.

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

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

Può richiedere l'agevolazione:

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

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

- giovani con età tra 18 anni e 35 anni;
- donne di età superiore a 18 anni;
- disoccupati che non abbiano avuto rapporti di lavoro subordinato nell'ultimo mese;

- persone in procinto di perdere un posto di lavoro,

È possibile avviare una nuova impresa nei seguenti settori:

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

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

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

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

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

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

#### 7.2.1.7 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI

**“Aiuti per la tutela dell'ambiente” – Titolo VI** rivolto a microimprese, imprese di piccola dimensione e medie imprese che intendano realizzare un investimento nel territorio

della Regione Puglia. Con esso si possono realizzare interventi in unità locali ubicate nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le **spese ammissibili** riguardano:

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

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

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

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

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

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

#### **7.2.1.8 Fondo di Garanzia PMI**

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

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

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

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

#### **7.2.1.9 Estrazione dei talenti**

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

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

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

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

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

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

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

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

Focus: I principali strumenti dell’offerta regionale a supporto della ZES

Strumento	Le quattro leve-obiettivo			
	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
<b>Contratti di Programma</b>	✓	✓		✓
<b>PIA</b>	✓	✓		✓
<b>Pia Turismo</b>		✓	✓	✓
<b>Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese</b>		✓		✓
<b>TecnoNidi</b>	✓	✓	✓	✓
<b>N.I.D.I.</b>	✓	✓		✓

<b>Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI</b>	✓		✓	✓
<b>Fondi di Garanzia PMI</b>		✓		✓
<b>Estrazione dei talenti</b>	✓	✓	✓	✓

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

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

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

I destinatari del provvedimento sono:

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

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

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

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

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

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

#### 7.2.2.1 Le aree di crisi industriale non complessa in Puglia

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

- **Specializzazione produttiva prevalente:**SLL del “made in Italy”, “manifattura pesante”, i “non specializzati” e i “non manifatturieri”<sup>69</sup>;
- **Combinazione del tasso di occupazione e disoccupazione 2014:** non ottimali

<sup>69</sup> Esclusi quelli “turistici” e “a vocazione agricola”.

- **Variatione occupazione e disoccupazione rispetto alla media 2008-2014:** non ottimali
- **Produttività del lavoro 2012 (valore aggiunto per addetto):** produttività del lavoro inferiore alla media nazionale

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

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

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

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

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

- **Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE):** concorrerà nel limite complessivo di **euro 11.857.293**, a valere sulle risorse destinate dal Decreto Ministeriale 31

gennaio 2017 agli interventi disciplinati da accordi di programma di cui all'art. 1, lettera c) per euro 4.031.877 e lettera d) per euro 7.825.416;

- **Regione Puglia:** il suo impegno è quantificato in **euro 806.375,40**. Dette risorse sono nella disponibilità del Ministero dello sviluppo economico in quanto rinvenienti dalle economie dell'Accordo Quadro "Realizzazione di interventi a sostegno dello sviluppo locale" sottoscritto il 31 luglio 2002 tra Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle attività produttive e Regione Puglia.

Tale disposizione si integra, sempre nell'ambito degli interventi agevolativi della legge 181/89, con la D.G.R. 12 dicembre 2017 n.2189: **l'Accordo di Programma** tra il MISE, la Regione Puglia e Invitalia a valere sulle risorse in perenzione individuate dal MISE prevede:

- **euro 10.300.000,00** per la **città di Brindisi** ai sensi della legge n.311/2004;
- **euro 14.900.000,00** per i **comuni della Provincia di Brindisi** ai sensi della legge n. 80/2000 e del d.p.c.m. del 07/07/2005;
- **euro 18.600.000,00** per i comuni rientranti nel territorio del **PIT 9 Salentino – Leccese** ai sensi della legge 51/2006 art. 37;

La Regione Puglia concorrerà alla realizzazione dell'Accordo di Programma con 15.000.000 euro a valere sul POR Puglia 2014/2020 tramite il ricorso agli strumenti di incentivazione regionale ed in particolare tramite **Contratti di Programma, Programmi Integrati di Agevolazione (PIA) Medie Imprese, Programmi Integrati di Agevolazione (PIA) Piccole Imprese, Aiuti agli investimenti iniziali alle micro, piccole, medie imprese.**

La coincidenza-sovrapposizione tra aree di crisi industriali non complesse di cui sopra e le aree candidate nella ZES del Mar Adriatico Meridionale, aumenta, ancor di più, l'attrattività del territorio.

Focus: Gli strumenti a favore delle aree di crisi industriale non complessa

Strumento	Le quattro leve-obiettivo			
	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
Legge 181/189 per aree di crisi non complesse	✓	✓	✓	✓

### 7.3 Gli strumenti finanziari a supporto della ZES: il versante molisano

A supporto dello sviluppo della ZES la Regione Molise dedica un piano d'intervento programmatico- finanziario rivolto a perseguire le seguenti politiche:

- Politiche per la ricerca e l'innovazione;
- Politiche di contesto infrastrutturale e ambientale;
- Politiche per il mercato del lavoro, l'inclusione sociale e il welfare;
- Politiche per il rafforzamento della capacità amministrativa.

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

1. del supporto del Dipartimento dello Sviluppo Economico, della propria società in house **Sviluppo Italia Molise SpA;**

2. della collaborazione del Comitato di Indirizzo, per mezzo dei propri rappresentanti;
3. della collaborazione con e tra: Comuni e Consorzi e Nuclei industriali.

### 7.3.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.) Molise

Le priorità per le politiche di sviluppo 2014-2020 della Regione Molise – Regione “in transizione” per il periodo 2014/2020 (PIL pro capite compreso fra il 75% e il 90% della media del PIL dell’UE-27) - sono state definite nel POR FESR FSE Molise 2014-2020 nel rispetto del quadro regolamentare e normativo di riferimento che ha previsto, in generale, (i) di articolare le **3 macropriorità di Europa 2020**: Crescita Intelligente, Sostenibile ed Inclusiva negli 11 obiettivi tematici definiti all’articolo 9 del RRDC 1303/2013; (ii) di far discendere dagli obiettivi tematici un numero limitato di risultati attesi ed azioni; (iii) di garantire la misurabilità dei risultati attraverso opportuni indicatori.

Nella considerazione della dotazione finanziaria del POR FESR FSE, assai ridotta rispetto al passato, nonché nel rispetto dei vincoli di concentrazione tematica, il POR concentra il suo intervento per affrontare alcuni dei segmenti delle sfide più urgenti, con un approccio fortemente risolutivo, rinviando all’intervento degli altri fondi la missione di impattare quelli che, tra i rimanenti, configurano ugualmente importanti priorità di fabbisogno regionale. Al fine di massimizzare gli effetti positivi delle risorse assegnate, sono state, in particolare, adottate due scelte strategiche:

- quella di concentrare le risorse su alcuni segmenti delle sfide da affrontare e sugli obiettivi tematici coerenti con essi, specializzando le varie fonti di finanziamento attivabili nel periodo 2014/2020 e lasciando le principali parti infrastrutturali all’intervento di altri Fondi (Fondo di Sviluppo e Coesione-FSC, Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale-FEASR...) e ad altri programmi nazionali ma mantenendo comunque un forte collegamento, integrazione e coordinamento.
- quella di un POR plurifondo, integrato a livello finanziario e tematico (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - FESR e Fondo Sociale Europeo - FSE), orientato ad affrontare in maniera sinergica le priorità di sviluppo regionale secondo un innovato modello di coordinamento e programmazione unitaria.

Tra le **Priorità di finanziamento del FESR** che, per retaggio culturale e per ambizione, assume il ruolo di capofila nella teoria del cambiamento per il sostegno alle specializzazioni “smart” delle imprese da un lato e delle città e comunità dall’altro, il Programma regionale assume le seguenti:

- il miglioramento e la promozione di ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione (l’Asse 1): azioni di sostegno alle attività collaborative di R&S per il potenziamento di nuove tecnologie sostenibili e lo sviluppo di nuovi prodotti e servizi, nonché il supporto alla creazione e al consolidamento di start-up innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e alle iniziative di spin-off della ricerca;
- il miglioramento e l’ampliamento dell’accesso e dei servizi relativi alle Tecnologie di Informazione e Comunicazione (l’Asse 2): in attuazione degli obiettivi dell’Agenda digitale Molise, realizzazione di servizi digitali pubblici interoperabili ed integrati di e-government, open data e semplificazione; sanità e sociale, smart cities and communities, attraverso l’applicazione di soluzioni “intelligenti” per il territorio e la società;
- la promozione della competitività del sistema produttivo, (l’Asse 3): azioni a sostegno di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale, alla competitività delle

imprese nelle destinazioni turistiche oltre che misure per favorire l'internazionalizzazione;

- il sostegno dell'efficienza energetica e dell'utilizzo di energie rinnovabili nonché dell'uso efficiente delle risorse (l'Asse 4): interventi di efficientamento energetico associati alla produzione di energia da fonti rinnovabili nelle strutture pubbliche e nei sistemi produttivi, realizzazione di reti intelligenti per la distribuzione e la misurazione, il controllo e il monitoraggio dell'energia, la generazione e la cogenerazione;
- la tutela e la promozione del patrimonio naturale e culturale (l'Asse 5) per intervenire sulla valorizzazione delle aree a vocazione naturale e culturale, oltre che sulla fruizione integrata delle aree di destinazione turistica.

Tra le **Priorità di finanziamento del FSE**, principale attore nell'ambito di occupazione, formazione e inclusione in una dimensione sociale rafforzata, il Programma regionale assume:

- il contributo alla creazione di nuovi posti di lavoro (l'Asse 6) con misure di politica attiva riferite, in particolare, ai settori che offrono maggiori prospettive di crescita (ad esempio green economy, blue economy, servizi alla persona, servizi sociosanitari, valorizzazione del patrimonio culturale, ICT), anche con supporto al lavoro autonomo e alla creazione di impresa per l'inserimento dei giovani e con misure di conciliazione destinate all'inserimento delle donne nel mondo del lavoro;
- il rafforzamento dell'inclusione sociale e della lotta contro la povertà (l'Asse 7), per il sostegno sia ai soggetti in condizioni temporanee di povertà, sia ai soggetti a rischio di marginalizzazione;
- sostegno all'istruzione e alla formazione (l'Asse 8), orientato a rafforzare i percorsi universitari per generare collegamenti produttivi tra istruzione terziaria, sistema produttivo e istituti di ricerca;
- rafforzamento della capacità amministrativa e istituzionale (l'Asse 9), finalizzata a migliorare in termini di efficacia, efficienza e economicità le prestazioni delle Pubbliche Amministrazioni.

L'attuazione delle Priorità/Assi del Programma si completa anche attraverso le *strategie orizzontali*, che attraversano trasversalmente il Programma Operativo, contribuendo alla realizzazione delle azioni previste e garantendo una totale copertura territoriale sia in termini fisici sia in termini di fabbisogni.

Così, la **Strategia di Specializzazione intelligente(S3)** è la strategia regionale di ricerca e innovazione che orienta la politica di sviluppo, sostenuta anche dal POR, verso una innovazione basata sulle caratteristiche specifiche del territorio, fondata su un processo di scoperta imprenditoriale “dal basso” e supportata da informazioni strategiche sulle risorse regionali, sulle sfide da affrontare, sul vantaggio competitivo e sul potenziale di eccellenza del territorio. Si tratta, dunque, di un orientamento delle politiche di ricerca e innovazione verso un processo selettivo in grado di focalizzarsi sulle filiere, sui distretti e sulle catene del valore più rilevanti e, contestualmente, capace di riconoscere gli ambiti dove maggiori e più avanzate sono le competenze, mettendo a sistema le specializzazioni territoriali in un quadro di coordinamento e raccordo tra tutti gli interventi e fondi che sostengono l'innovazione. Nello specifico, la Regione Molise persegue la creazione di funzionalità ed opportunità di crescita basate sulla conoscenza, qualificando con l'aggettivo “verde” le trasformazioni da mettere in atto. In questa direzione, la S3 individua i cosiddetti driver di

sviluppo, cioè le aree tematiche, con la finalità di favorire la collaborazione intersettoriale e l'aggregazione di diversi settori economici quali ambiente, benessere e creatività.

La S3 regionale ispira trasversalmente le logiche di intervento del POR, che contribuisce alla sua attuazione sia attraverso azioni direttamente riferite agli ambiti della specializzazione intelligente, sia attraverso un più generale orientamento verso la realizzazione delle medesime finalità di sviluppo.

Con riferimento alla **Strategia orizzontale per le Aree di crisi**, nella regione insistono le due tipologie di Area di crisi - quella complessa e quella non complessa - riconosciute ufficialmente nei pertinenti Atti regionali anche in applicazione delle disposizioni normative nazionali applicabili. Rileva, a tal proposito, in primo luogo il Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, *“Misure urgenti per la crescita del Paese”* che, da un lato, contiene la disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa e, dall'altro, riconosce espressamente l'esistenza di *«situazioni di crisi industriali diverse da quelle complesse (...) che presentano, comunque, impatto significativo sullo sviluppo dei territori interessati e sull'occupazione»*.

Con riguardo all'Area di crisi complessa, rilevano inoltre:

- Decreto Ministeriale 7 agosto 2015 - Riconosciuto del territorio compreso tra le due province di Isernia e Campobasso quale area di crisi industriale complessa, ai fini dell'applicazione delle disposizioni dell'art. 27 del D.L. n. 83/2012.
- Decreto Ministeriale 28 ottobre 2015 – Istituzione del Gruppo di Coordinamento e Controllo (GdCC) composto da: MiSE DGPICPMI, MiSE DGIAI, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Molise
- Deliberazioni di Giunta Regionale n. 125 del 23.3.2016, DGR n. 196 del 5.5.2016, DGR n. 422 del 31.8.2016 – Perimetrazione dell'Area di crisi industriale complessa e definizione del bacino dei lavoratori da ricollocare e/o beneficiari delle azioni del PRRI
- Deliberazione di Giunta Regionale 151 del 12.5.2017 avente a Oggetto: "Area Di Crisi Industriale Complessa del Molise. Decreto Del Ministro dello Sviluppo Economico del 07.08.2015. Approvazione Contenuti Accordo di Programma"

In esito al percorso di riconoscimento dell'Area di crisi complessa delineato principalmente dagli atti sopra richiamati è stato, da ultimo, sottoscritto dal Ministero dello Sviluppo economico, dall'ANPAL, dal MIT, dalla Regione e da Invitalia per presa visione quale supporto tecnico, l'Accordo di Programma per l'attuazione del *“Progetto di riconversione e riqualificazione industriale”* (PRRI) finalizzato alla salvaguardia e al consolidamento delle imprese dell'area di crisi industriale complessa del territorio ricompreso tra le due province di Isernia e Campobasso, all'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali e al reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro.

L'Area di crisi complessa così formalizzata comprende 67 dei 136 molisani.

In riferimento all'Area di crisi non complessa, con Decreto 4 agosto 2016 del Ministero dello Sviluppo economico *“Individuazione dei territori delle aree di crisi industriale non complessa, ammessi alle agevolazioni di cui alla legge 15 maggio 1989, n. 181.(16A07068)”* – predisposto in attuazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 3, del decreto ministeriale 9 giugno 2015, con cui sono stati aggiornati i termini, le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione delle agevolazioni di cui alla legge 15 maggio

1989, n. 181 - sono state disciplinate le condizioni e le modalità per l'attuazione degli interventi da effettuare nei casi di situazioni di crisi industriali diverse da quelle complesse, nonché i criteri di individuazione dei territori candidabili alle agevolazioni.

In particolare, il Decreto del 04 agosto 2016, sulla base di specifici parametri statistici riferibili ai Sistemi Locali del Lavoro, ha individuato i territori candidabili alle agevolazioni previste per le aree di crisi industriale non complessa. Per la Regione Molise, nello specifico, sono stati individuati cinque Sistemi Locali del Lavoro che ricomprendono 67 Comuni. Per effetto di tale individuazione dei territori candidabili alle agevolazioni previste per le aree di crisi industriale non complessa, è stato, di fatto attribuito lo status di Area di crisi non complessa a una parte molto ampia del territorio molisano.

Sulla base delle restrizioni di popolazione previste dal medesimo Decreto del 04 agosto 2016 ai soli fini dell'accesso alle agevolazioni di cui alla legge 15 maggio 1989, n. 181, dei 67 Comuni riconosciuti in crisi sono stati poi selezionati 24 Comuni ammessi alle agevolazioni nazionali previste per le aree di crisi industriale non complessa.

Mediante il POR FESR-FSE, la Regione interviene in tali aree di crisi, per ricostituirci le condizioni di produttività e competitività utili ad attivare il circolo virtuoso investimenti – occupazione. In particolare, nei rispettivi quadri di intervento dei due fondi, sono previste misure volte a:

- Aumentare gli investimenti privati in R&S;
- Diffondere l'uso delle TIC nelle PMI;
- Aumentare gli investimenti privati nell'innovazione e incentivare la crescita, anche in rete, delle piccole e medie imprese;
- Incentivare lo start-up di impresa;
- Migliorare la formazione professionale e l'apprendimento permanente;
- Promuovere un'occupazione sostenibile e di qualità

Tale Strategia orizzontale è, inoltre, potenziata dall'intervento di un'Azione specifica (la 3.4.1 – 3.2.1 dell'AdP) che qualifica in maniera mirata e diretta il sostegno del Programma al contrasto della crisi, alla ripresa produttiva, a specifici programmi di sviluppo in chiave anticiclica che salvaguardino e migliorino i livelli occupazionali.

### **7.3.2 Strumenti Finanziari**

La Regione Molise sostiene Misure di accesso al credito da parte delle imprese, tra le quali si elencano le seguenti.

- Strumento finanziario “Fondo Ricerca & Competitività 2014-2020” a valere sul POR FESR FSE 2014-2020 – Obiettivi tematici 1 e 3 – Assi 1 e 3 – Azione 1.1.1 “Sostegno alle attività collaborative di R&S per lo sviluppo di nuove tecnologie sostenibili, di nuovi prodotti e servizi (1.1.4 AdP)” e Azione 3.1.1 “Aiuti per investimenti in macchinari, impianti e beni intangibili, e accompagnamento dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale” - volto all'erogazione di prestiti alle PMI per le seguenti prestazioni:
  - per i Soggetti non già beneficiari di contributi pubblici relativamente alle stesse spese ammissibili del medesimo investimento, prestito decennale a tasso zero nella misura massima del 80% del valore dell'investimento. Il prestito non può eccedere il valore di euro 500.000,00;

- per i Soggetti già beneficiari di contributi pubblici relativamente alle stesse spese ammissibili del medesimo investimento, ivi comprese le sovvenzioni concesse a titolo del POR FESR FSE Molise 2014 2020, prestito decennale a tassi di mercato applicabile al cofinanziamento privato previsto sul totale dell'investimento. La misura massima di tale prestito è stabilita in modo che il cofinanziamento privato non coperto dal prestito non scenda al di sotto del 20% del valore complessivo dell'investimento. Il prestito non può eccedere il valore di euro 250.000,00;

in ogni caso, il prestito è concesso nel rispetto dei massimali di aiuto applicabili, secondo il regime di aiuto prescelto dal destinatario, e delle regole di cumulo delle agevolazioni in favore delle imprese.

Lo Strumento è stato costituito; sono in corso gli adempimenti necessari per la formale attivazione.

- Strumento finanziario “Fondo Energia” - a valere sul POR FESR FSE 2014-2020, Asse 4, Azione 4.1.1 - volto all'erogazione di prestiti in favore di Enti e altri soggetti pubblici per il finanziamento di interventi finalizzati alla riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico non residenziali e integrazione di fonti rinnovabili. Le operazioni in favore dei soggetti destinatari si sostanziano nella concessione di prestiti a tasso zero della durata massima di anni 10 con rimborso in rate semestrali. L'importo del prestito può raggiungere il 100% delle spese ammissibili dei progetti finalizzati alla riduzione dei consumi energetici negli edifici pubblici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico non residenziale e integrazione di fonti rinnovabili.
- Lo Strumento è stato costituito; sono in corso gli adempimenti necessari per la formale attivazione.
- Fondo Sviluppo per il Molise – Fondo Regionale di Garanzia Diretta
- Il Fondo concede garanzie nella misura massima complessiva del 60% dell'ammontare di ciascuna delle operazioni sotto indicate (per le startup fino all'80%) ed entro i limiti fissati dalla normativa comunitaria. Al Fondo sono state assegnate risorse finanziarie pari a € 15.000.000,00, a valere sulle risorse del POR FESR Molise 2007/2013. Sono attive le seguenti linee di operazioni:

<p><b>Nuovi Investimenti</b></p> <p>Garanzie dirette su finanziamenti alle imprese finalizzati alla realizzazione di nuovi investimenti.</p> <p><b>Modulistica a disposizione:</b></p> <p><b>Allegato 1 Regolamento e modulo di domanda</b></p>	<p><b>Regolamento</b></p> <p>809</p> <p><b>Domanda</b></p> <p>536</p> <p><b>PDF editabile</b></p>	<p><b>Start-up</b></p> <p>Garanzie dirette su finanziamenti alle imprese finalizzati al sostegno delle iniziative imprenditoriali di start-up.</p> <p><b>Modulistica a disposizione</b></p> <p><b>Allegato 2 Regolamento e modulo di domanda</b></p>	<p><b>Regolamento</b></p> <p><b>Domanda</b> 836</p> <p><b>PDF editabile</b> 585</p>
<p><b>Liquidità</b></p> <p>Garanzie dirette su finanziamenti alle imprese finalizzati al sostegno della liquidità aziendale, del capitale di esercizio e dello smobilizzo dei crediti vantati nei confronti della P.A..</p> <p><b>Modulistica a disposizione</b></p> <p><b>Allegato 3 Regolamento e modulo di domanda</b></p>	<p><b>Regolamento</b></p> <p>693</p> <p><b>Domanda</b></p> <p>570</p> <p><b>PDF editabile</b></p>	<p><b>Oneri Sociali</b></p> <p>Garanzie dirette su finanziamenti alle imprese finalizzati per il differimento degli oneri sociali.</p> <p><b>Modulistica a disposizione:</b></p> <p><b>Allegato 4 Regolamento e modulo di domanda</b></p>	<p><b>Regolamento</b></p> <p><b>Domanda</b> 432</p> <p><b>PDF editabile</b> 403</p>
<p><b>Consolidamenti</b></p> <p>Garanzie dirette per il consolidamento dei debiti a lungo termine.</p> <p><b>Modulistica a disposizione</b></p> <p><b>Allegato 5 Regolamento e modulo di domanda</b></p>	<p><b>Regolamento</b></p> <p>526</p> <p><b>Domanda</b></p> <p>540</p> <p><b>PDF editabile</b></p>	<p><b>Modulistica comune aggiuntiva</b></p> <p><b>Informativa privacy e codice deontologico</b></p> <p><b>resa ai sensi del regolamento UE n. 679/2016 (GDPR)</b></p> <p>aggiuntivo per legale rappresentante e/o soci (agg. Maggio 2018)</p> <p>(ver. stampabile)  (ver. editabile) </p>	

Fonte: [www.fimmolise.it](http://www.fimmolise.it)

## **APPENDICI**



## A. Quadro normativo e modalità attuative

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

Dopo vent'anni<sup>70</sup>, il decreto cd. Sblocca Italia ha aperto la via ad una riforma complessiva dei porti al fine di *“migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione della intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti”*. Le inefficienze del sistema logistico italiano non sono infatti una novità. Esse costano 50 miliardi l'anno e il cluster portuale dell'intero Paese genera il 2,6% del PIL nazionale (a fronte del 2,1% prodotto dal solo porto di Rotterdam per i Paesi Bassi). Le infrastrutture portuali sono infatti di scarsa qualità, tanto che l'Italia è al 56° posto nella graduatoria mondiale (assai distante da Spagna e Portogallo e dietro a Marocco, Grecia e Croazia)<sup>71</sup>.

Ecco perché anche la Commissione Europea aveva suggerito di intervenire, al fine di integrare la rete logistica connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le piattaforme logistiche (interporti). La portualità e la logistica sono uno strumento attivo di politica euro-mediterranea per favorire l'integrazione tra la sponda nord e la sponda sud, promuovere lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno e valorizzare il suo sistema industriale. La Commissione UE aveva quindi sollecitato un intervento affinché: *“l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale”*<sup>72</sup>.

Sulla base di tali premesse, ad agosto 2015, il Governo ha sentito l'esigenza, ormai improcrastinabile, di adottare il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)*<sup>73</sup>, anche al fine di consentire al Parlamento e alle istituzioni dell'UE di valutare l'adozione di un'ampia riforma sulla base di un'analisi tecnica ed economica difendibile<sup>74</sup>. Detto piano ribadisce l'importanza della cd. retroportualità, basti considerare che la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi è dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam. Negli scali esteri vengono spesso comprese anche grandi aree utilizzate per attività logistiche che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; ciò che sottolinea in maniera ancora più evidente come l'integrazione fra porti ed aree logistiche sia un *“indirizzo strategico da perseguire”* anche

<sup>70</sup> L'ultima disciplina organica dei porti risale alla legge n. 84 del 1994 rubricata *“Riordino della legislazione in materia portuale”*.

<sup>71</sup> *Global Competitiveness Report 2015-2016, World Economic Forum, 2015.*

<sup>72</sup> Nel suo *Position Paper* del dicembre 2012

<sup>73</sup> Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

<sup>74</sup> Il già citato art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia) che prevede: *“ Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...] il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)”*, è stato dichiarato costituzionalmente illegittimo nella parte in cui non prevede che lo stesso sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni (Corte Cost. n. 261/2015, in G.U. del 11/12/2015). La questione di legittimità era stata sollevata dalla Regione Campania denunciando la violazione degli artt. 117, terzo comma e 118, primo e secondo comma, della Costituzione, nonché del principio di leale collaborazione di cui agli artt. 5 e 120 Cost.

nel nostro Paese. Di converso la domanda, soddisfatta oggi dagli interporti (e altri snodi intermodali) e più in generale dalle piattaforme logistiche esistenti, rivela una scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali. Le brevi distanze e la frammentazione della domanda sono elementi sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti. Per cui, una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una "funzione retroportuale" che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali i corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati e che venga garantita un'interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate<sup>75</sup>.

Il piano strategico nazionale della portualità e della logistica ha quindi avuto il merito di chiarire che uno degli aspetti cruciali per il successo del nuovo sistema logistico e portuale italiano deve essere il collegamento sinergico dei porti con le altre modalità di trasporto, non solo stradale ma soprattutto ferroviario<sup>76</sup>.

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

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

---

<sup>75</sup> I principali scali portuali italiani sono spesso localizzati all'interno di città il cui sviluppo e le cui esigenze urbanistiche comprimono in misura significativa la possibilità di espansione delle aree portuali. Tale circostanza, che si riflette in misura significativa sull'operatività degli scali, ha suggerito la ricerca di spazi utili alla movimentazione dei carichi in aree che siano esterne al perimetro portuale ma sufficientemente prossime al porto da garantire l'efficacia dell'operazione di trasporto. È il caso (il più noto) del collegamento ferroviario shuttle fra il porto di Genova e l'interporto di Rivalta Scrivia, ma anche dei servizi ferroviari navetta ad alta frequenza tra l'interporto di Bari e il porto di Taranto, fra gli interporti di Nola e Marcianise e lo scalo di Napoli, ma anche fra Parma e La Spezia, Padova e Venezia, Cervignano e Trieste, Jesi e Ancona.

<sup>76</sup> Occorre considerare, come ha confermato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che il Piano stesso è stato determinante, quale condizione ex ante, per l'approvazione da parte di Bruxelles del PON Reti e Infrastrutture.

- tutti gli interventi devono essere conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore;
- si deve perseguire l'ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.);
- lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo può, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma UIRNET ed, eventualmente, da altre di interesse generale.

L'intermodalità, in raccordo con le priorità UE per la valorizzazione delle infrastrutture portuali in una logica di sistemi logistici integrati, assume dunque la dimensione di assoluta priorità tanto da farne il principale criterio selettivo per gli interventi che si intendono candidare sul Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti", Regioni meno sviluppate 2014/2020<sup>77</sup>. Il tutto al fine di operare in una logica integrata di ampio respiro, evitare sovrapposizioni, assicurare un legame stretto con il territorio e i distretti produttivi. Fare sistema è infatti uno dei temi ispiratori dello stesso *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, il quale si rifà apertamente alla logica delle c.d. ALI nell'individuare le nuove autorità di Sistema portuale. Le cinque Aree Logistiche Integrate (ALI) di interesse per la rete centrale europea sono state così individuate: 1. Quadrante sud orientale della Sicilia, 2. Polo logistico di Gioia Tauro, 3. Sistema pugliese, 4. Area Logistica campana, 5. Quadrante occidentale della Sicilia.

Il tema della retroportualità si rivela strategico anche in ordine ad un altro, grande problema dei nostri tempi: il cd. "gigantismo navale". È noto infatti che il settore portuale deve organizzare la propria offerta di fronte alla tendenza alla crescita dimensionale delle navi, che garantisce forti economie di scala agli operatori, mentre pone sfide alla capienza dei porti. Per far fronte al suddetto fenomeno, il **Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020"** intende dunque: *"potenziare l'offerta portuale intervenendo sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e della capacità delle banchine/gru; accrescere la capacità produttiva degli scali investendo sull'offerta tecnologica e informatica finalizzata a velocizzare i cicli operativi e accelerare lo svuotamento dei piazzali; favorire una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali, realizzando prioritariamente i collegamenti ferroviari, ove l'orografia del territorio lo consenta, e garantendo livelli di prestazione omogenei lungo tutta la catena banchina-destinazione finale"*.

## A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco

Come già evidenziato, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica si è innestato in un contesto normativo già in ampia evoluzione, stanti le sempre più pressanti sollecitazioni degli operatori economici, degli investitori esteri e delle istituzioni europee. Ancor prima del cd. decreto "*Sblocca Italia*" altre norme avevano tentato di favorire lo sviluppo di sistemi logistici portuali.

Una tra queste è l'art. 46 del cd. "*Salva Italia*" (d.l. n. 201/2011) che autorizzava le autorità portuali a costituire sistemi logistici attraverso atti di intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. L'idea era quella di immaginare il porto e i relativi poli logistici come un sistema

---

<sup>77</sup> Il Programma, stipulato nell'autunno 2014 tra la Commissione europea e l'Italia ed approvato in via definitiva il 29 luglio 2015, individua la modalità di governance nelle cd. "aree logistiche integrate (ALI)". Tali aree devono includere: un sistema portuale; eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema; le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

integrato da inquadrarsi all'interno della più ampia cornice delle reti TEN-T, al fine di ridurre i rischi connessi a una possibile distorsione della concorrenza fra i sistemi portuali nazionali<sup>78</sup>. Una maggiore integrazione fra porti e strutture logistiche, tuttavia, richiede anche misure di carattere “operativo” che rendano possibile, ad esempio, effettuare i controlli sui carichi al di fuori del perimetro portuale, con ciò implicando anche misure di carattere doganale. Per questo, la norma in parola ha previsto che nei terminali retroportuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale debba essere svolto dalla medesima amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.<sup>79</sup>

Lo stesso Salva Italia era andato ad incidere su precedenti norme (art. 6, c.6, l. n. 84/1994) che consentivano alle autorità portuali di costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.<sup>80</sup>

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

Tutto ciò, sino alla legge di riforma della portualità, fortemente voluta dal Ministro Delrio<sup>81</sup>, che ha assicurato una significativa riorganizzazione del sistema sposando le indicazioni, normative e regolamentari, che si erano nel tempo stratificate. Si è quindi proceduto ad accorpate e ridurre le Autorità portuali da 24 a 15 e introdurre nel sistema portuale una nuova, complessiva razionalizzazione.

Oggi, a distanza di ulteriori due anni dalla riforma portuale, il d.l. n. 91/2017, cd. “Resto al sud”<sup>82</sup>, ha introdotto, agli artt. 4 e 5, una disciplina inedita di Zone economiche speciali che ne prevede la stretta correlazione, geografica e funzionale, con il sistema della portualità.

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

---

<sup>78</sup> Sul punto, v. AA. VV., Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio, in *Porti e logistica* a cura di Cassa depositi e prestiti, 2012.

<sup>79</sup> *Ibidem*

<sup>80</sup> V. La manovra Salva Italia del governo Monti su Guida al diritto Focus on line, dicembre 2011, n. 15 è consultabile all'indirizzo:

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

<sup>81</sup> Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n.169.

<sup>82</sup> D.l. n. 91/2017 convertito con legge n. 123 del 03.08.2017.

(ma anche Taranto, che potrebbe integrarsi con la connessione a Matera sui cui puntare in vista del 2019)”.<sup>83</sup>

Si tenga infatti conto di una circostanza che, tra le altre, distingue il nostro Mezzogiorno da realtà ancor più arretrate dei cd. Paesi emergenti ed ancor di più dalle aree competitive del centro Europa: il Mezzogiorno è un’ampia area di un Paese, l’Italia, che va a due velocità. Come è stato già ben evidenziato ormai molti anni orsono: *“In tutta una serie di circostanze, infatti, il sol fatto di essere una “regione” arretrata inserita in un paese globalmente sviluppato, si ritorce contro le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno stesso. È questo, ad esempio, il caso ovvio della brain drain, una emigrazione selettiva che, nel caso del Mezzogiorno, porta facilmente i migliori – in campo scientifico e imprenditoriale e a qualsiasi livello – ad inserirsi in piena parità di diritti e senza nessun ostacolo culturale o di accettazione sociale, nelle regioni più evolute del Paese. Nei paesi interamente sottosviluppati, invece il brain drain è disincentivato e ridotto quantitativamente dal fatto di comportare una emigrazione all’estero, con tutte le conseguenze negative che l’espatrio inevitabilmente comporta, in termini di condizioni di minorità culturale, sociale e giuridica”*.<sup>84</sup>

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

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

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

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

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

In ogni caso, gli enti territoriali tributati del potere di individuare la ZES e prevederle estensione, caratteristiche vocazionali, in termini di attività produttive presenti o previste, relazioni funzionali con il porto e presenza di ulteriori infrastrutture (aeroporti, snodi

<sup>83</sup> Rapporto Svimez sull’economia del Mezzogiorno 2017, p. 6-7.

<sup>84</sup> G. Sacco, *Le zone franche industriali: esperienze all’estero e loro trasferibilità al Mezzogiorno*, in E. Mattina- G. Sacco (cur.), *Meno vincoli per l’impresa. Le zone franche industriali*, Milano 1986, 20-21.

logistici intermodali, interporti, district parks ecc.), sono le Regioni, che possono chiedere l'istituzione di una ZES, anche in via associativa tra loro, a fronte della redazione di un piano di sviluppo strategico da proporre alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'emanazione del d.p.c.m. finale, istitutivo di ciascuna Zona economica speciale (art. 4, c.5).

Le Regioni rappresentano quindi i principali attori almeno nella fase del concepimento delle ZES e della missione che esse dovranno compiere. Una volta terminato l'iter di istituzione, la Regione perderà però la sua primazia a tutto vantaggio di nuovi, poderosissimi poteri che vengono attribuiti all'Ente gestore della ZES, ente di diretta emanazione statale sostanzialmente incardinato all'interno delle nuove Autorità di sistema portuale.

### A.3.1 Il Comitato di Indirizzo delle ZES

La nuova normativa prevede testualmente che: *“Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, di seguito soggetto per l'amministrazione, è identificato in un Comitato di Indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della Regione, o delle Regioni nel caso di ZES interregionale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”* (art. 4, c.6 d.l. 91/2017). Si prevede inoltre che: *“Il Comitato di Indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165”* (id.).

Si tratta - evidentemente - di un'innovazione di non poco momento, che meriterebbe un più ampio spazio di analisi e di commento, ispirata com'è da una volontà davvero rivoluzionaria: quella di introdurre amplissime deroghe al diritto amministrativo, al fine di creare, all'interno delle ZES, le condizioni per una fortissima sburocratizzazione, con adempimenti accelerati e semplificati, tali da costituire, in sé, un potente motore di attrazione imprenditoriale. Si attribuiscono quindi all'organo di indirizzo, prima ancora di definirne la natura, poteri e facoltà plurime, alcune delle quali particolarmente impicanti, tra le quali: *“assicurare gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende (rectius imprese) presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali”* (art. 4, c. 7, lett. a)).

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

Il Comitato di Indirizzo “garantisce” anche i servizi che normalmente fanno capo agli enti consortili d'impresa, immaginiamo quindi quelli relativi all'attivazione e alla fruizione delle utenze, all'accesso a reti cablate e a tecnologie hardware e software utili allo svolgimento delle attività industriali. Ma anche tutto quanto utile e necessario a consentire prestazioni di servizi di terzi, in modo da poter fruire di adeguate forme di smaltimento dei rifiuti più vari, di servizi di prestazione di lavoro autonomo o dipendente, anche in via interinale, di forniture di materie prime, di attività consulenziali all'internazionalizzazione di impresa, all'accesso al credito o altro sia necessario all'esercizio delle imprese (art. 4, c.7, lett. b) e c)).

Non è così un caso che lo stesso art.4, comma 7, preveda la facoltà, in capo al Segretario generale dell'Autorità portuale, di *“stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari”* (art. 4, c.7-bis), lasciando così intendere facilitazioni anche in termini di accesso a risorse finanziarie e capitali di credito, che possano prevedere anche l'emissione di garanzie pubbliche. Ciò che

si è già registrato nei casi di Taranto, Bari e Napoli, ancor prima dell'emanazione dei d.p.c.m. attuativi del Decreto.

Quanto previsto dall'art.4 in ordine ai compiti attribuiti al Comitato di indirizzo, si rafforza e coordina con quanto previsto dall'art.5, c.1, lett. a) e b), in ordine alle semplificazioni, ove vengono espressamente citati: *“procedure semplificate...regimi procedurali speciali...criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri”*. Ciò che lascia spazio a un nuovo corpus normativo, di rango secondario, capace di introdurre straordinarie innovazioni nel sistema amministrativo italiano.

Non sorprende poi, alla lettera b), che venga esteso a tutto il perimetro delle ZES il campo operativo dello *Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale*<sup>85</sup>, ambedue istituiti dalla cd. Riforma Delrio (D. lgs. n. 169/2016), con ciò istituzionalizzando il sistema di deroghe ed il regime speciale per le imprese poco sopra “garantito” dal Comitato di indirizzo.

In ultimo, ma non certo per importanza, la previsione, davvero singolare, di cui all'art.4, comma 8, la quale, oltre a sancire per le imprese presenti o insediande nella ZES, l'obbligo di rispettare la normativa nazionale ed europea, quasi a voler fugare dubbi sulla permanenza delle ZES nell'ordinamento italiano, prevede altresì l'obbligo per esse di attenersi *“alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES”*, con ciò attribuendo al Comitato di Indirizzo un ampissimo potere regolamentare, anch'esso destinato a venire successivamente esplicitato con normativa di rango secondario.

### **A.3.2 Benefici economici e condizioni operative**

La nuova disciplina prevede, oltre alle agevolazioni amministrative, incentivi economici, in termini di credito di imposta sugli investimenti realizzati entro il 31 dicembre 2020, entro la soglia massima di 50 milioni di euro di investimento. L'intensità dell'agevolazione, comunque calibrata in base alla dimensione dell'impresa richiedente, non potrà superare le soglie determinate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale. Lo stanziamento, ad oggi, consiste in complessivi 206 milioni di euro, ripartiti negli anni 2018-2020<sup>86</sup>. Ma tutto lascia intendere che altre risorse finanziarie possano aggiungersi in futuro.

Trattandosi espressamente di credito di imposta, merita ricordare che per esso si intende il: *“diritto di credito disposto a favore di un contribuente reso nelle forme e nelle procedure di diritto tributario per il conseguimento dei fini propri dello Stato di benessere collettivo ovvero per fini di reazione all'ingiustificato arricchimento del fisco”*<sup>87</sup>. È quindi un interesse diverso, quello che Governo e Parlamento hanno voluto soddisfare in questa sede, rispetto a quello che ha generato i tributi compensati: un interesse extrafiscale, coincidente con la necessità di controbilanciare lo svantaggio competitivo di talune aree del centro-sud Italia ricadenti nell'obiettivo Convergenza mediante risorse provenienti dall'erario pubblico<sup>88</sup>.

L'extrafiscalità è evidente; essa coincide con: i) le risorse finanziarie di cui beneficia l'impresa insediata nella ZES, che corrispondono al prelievo fiscale che essa avrebbe subito

---

<sup>85</sup> Davvero significativa la razionalizzazione introdotta con i predetti sportelli, sol che si tenga conto che: *“Le amministrazioni che a qualsiasi titolo effettuano controlli sulle merci presentate in dogana concludono i rispettivi procedimenti di competenza entro il termine di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci”*. Art.20, comma 3, d. lgs. n. 169/2016.

<sup>86</sup> Così ripartiti: 25 milioni di euro nel 2018; 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020.

<sup>87</sup> M. Ingrosso, *Il credito d'imposta*, Milano, Giuffrè, 1984, 121.

<sup>88</sup> Su simili fattispecie, cfr. M. C. Fregni, *Crediti e rimborsi d'imposta*, in *Dizionario di diritto pubblico*, diretto da S. Cassese, Giuffrè, Milano, 2006, 1669.

in assenza dell'agevolazione; ii) la significativa spesa pubblica, coincidente col decremento di gettito; iii) la potenziale sostituibilità dell'agevolazione con altre voci di spesa a carico del bilancio pubblico, come contributi ipoteticamente elargibili sempre per fini di politica economica<sup>89</sup>.

Diverso sarebbe stato se si fosse ricorsi alla non applicazione di tributi, nelle aree incluse nella ZES, per difetto del presupposto soggettivo o territoriale<sup>90</sup>. Ciò che accade, seppur per *factio iuris*, nelle zone franche di carattere puramente doganale. Qui, emerge invece con palmare evidenza dal provvedimento in oggetto (non solo per l'iniziativa del Ministero che lo ha concepito) il delicato temperamento tra obiettivi di politica di concorrenza e obiettivi di coesione economico-sociale; equilibrio che andrà mantenuto anche nella fase concretamente applicativa della riforma.

Ecco perché, particolare attenzione dovrà essere dedicata anche alle condizioni richieste alle imprese per poter accedere e mantenere le predette agevolazioni. Si deve trattare di soggetti *“nuovi o già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES”* (art. 5 comma 1), che non sono *“in stato di liquidazione o scioglimento”* (art.5, c. 3, lett. b) e che mantengono *“la loro attività per almeno sette anni all'interno dell'area ZES, a far data dal completamento dell'investimento, pena la revoca dei benefici concessi e goduti”* (art.5, c.3, lett.a.).

Orbene, dai termini utilizzati, si evince che per beneficiare del credito di imposta le imprese non saranno tenute a spostare la loro sede legale all'interno della ZES; basterà solo una unità operativa. Il credito, inoltre, non sarà rimborsabile, atteso che se ciò fosse il beneficio economico andrebbe percepito anche in assenza della produzione di un reddito nella ZES. Esiste quindi una destinazione del credito vincolata alla compensazione con il debito d'imposta, in vista di una capacità contributiva destinata a crescere proprio grazie ai benefici complessivi largiti alle imprese per aver insediato almeno parte della loro produzione all'interno della ZES.

Altrettanto vincolata è la permanenza della produzione per almeno sette anni in area ZES, dacché se dovessero sopravvenire, nello stesso settennato, impedimenti alla produzione anche a causa di procedure di scioglimento o liquidazione, spontanea o coattiva, l'impresa non avrà diritto a percepire il credito di imposta o, se già percepito, dovrà restituirlo.

Insomma, si tratta di indicazioni coerenti rispetto alle finalità perseguite, che però -per la magnitudine delle innovazioni previste e per la mancanza di una pregressa sperimentazione- troveranno difficile applicazione, tenuto anche conto che lo stesso decreto, oltre ad affidare la più parte dei compiti alla struttura amministrativa delle Autorità di sistema portuale, non prevede nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il credito di imposta riconosciuto alle imprese che investiranno nelle ZES è, con qualche piccolo correttivo, quello introdotto con la legge di stabilità 2016. Il decreto vi rinvia espressamente chiarendo che si tratta del credito di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti della legge 28 dicembre 2015 n. 208, il quale va commisurato alla quota del costo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro, e che *“si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208”*.

---

<sup>89</sup> Cfr. M. Ingrosso, Op. cit., 84.

<sup>90</sup> Cfr. F. B. Ferrara, Agevolazioni ed esenzioni fiscali, in Dizionario di diritto pubblico, diretto da S. Cassese, Milano, Giuffrè, 2006, 178.

Secondo la previsione del dicembre 2015, detto credito di imposta, noto anche come credito di imposta per il Mezzogiorno o *bonus Sud*, è rivolto alle imprese che, a decorrere dal 1° gennaio 2016 e fino al 31 dicembre 2019, acquisiscano nuovi beni strumentali destinati alle strutture produttive ubicate nel Mezzogiorno. La circolare dell’Agenzia delle Entrate n. 34/E del 3.08.2016 è intervenuta a chiarire la portata delle normative citate ed a disciplinarne le modalità operative. Sono stati evidenziati aspetti fondamentali dell’operatività dell’istituto: chiarito che il credito di imposta deve essere calcolato sull’investimento netto, ossia sull’investimento complessivo dedotti gli ammortamenti operati nell’anno per le medesime categorie di beni; e che il credito di imposta è da considerarsi tassabile ai fini Ires, Irap ed Irpef.

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

È quindi intervenuto il d.l. n. 243/2016 (convertito nella l. n. 18/2017) che ha introdotto significative modifiche allo strumento<sup>91</sup>. In primis, è stata innalzata la misura del beneficio; l’attuale comma 98 dell’art. 1 della l. n. 208/2015 stabilisce che il credito è attribuito nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020. Ciò significa che l’intensità d’aiuto è cresciuta dal 20 al 45% per le piccole imprese, dal 15 al 35% per le medie imprese e dal 10 al 25% per le grandi imprese (per le Regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna)<sup>92</sup>. In secondo luogo è stato ampliato il costo rilevante sul quale si applicano le percentuali prima indicate, eliminando il riferimento agli ammortamenti dedotti e riconoscendo che le percentuali di aiuto si applichino più favorevolmente all’investimento al lordo di qualsiasi ammortamento<sup>93</sup>.

Regioni ammesse agli aiuti a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE dall'1.7.2014 al 31.12.2020			
Regioni	Piccole Imprese	Medie Imprese	Grandi Imprese
Campania	45%	35%	25%
Puglia	45%	35%	25%
Basilicata	45%	35%	25%
Calabria	45%	35%	25%
Sicilia	45%	35%	25%

<sup>91</sup> Cfr., inter alios, M. Balzanelli e G. Valcarengi, Bonus investimenti nel Mezzogiorno: riassetto delle zone territoriali e ampliamento dei limiti quantitativi in *Corriere Tributario*, 23/2017, 1803; P. Gioja, Il credito di imposta per il Mezzogiorno: le modifiche e le novità in *Finanziamenti su misura – News*, 4/2017, p. 38; G.M. Committeri e F. Iovino, Ampliato il credito di imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno in *Il fisco*, 21/2017, p. 2035; R. Friscolanti, Credito di imposta nel Mezzogiorno, modalità di applicazione in *Finanziamenti su misura – News*, 6/2017, 15.

<sup>92</sup> Per le zone assistite di Abruzzo e Molise, le percentuali sono: 30% per le piccole imprese, 20 per le medie e 10 per le grandi.

<sup>93</sup> Sul punto è intervenuta una nuova circolare dell’Agenzia delle Entrate (n. 12/E del 13.04.2017), in particolare per chiarire come riconoscere il credito di imposta per investimenti effettuati prima e dopo il 1 marzo 2017 atteso che la l. 18/2017 è entrata in vigore il 27.02.2017.

**Regioni ammesse agli aiuti a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE dall'1.7.2014 al 31.12.2020 – “Zone c e non predefinite” ex articolo 107, paragrafo 3, lettera c)**

Regioni	Piccole Imprese	Medie Imprese	Grandi Imprese
Molise	30%	20%	10%
Sardegna	30%	20%	10%
Abruzzo	30%	20%	10%

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

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

Deve inoltre segnalarsi la conclusione cui è giunta l'Agenzia delle Entrate – dir. centrale normativa- in ordine all'assoggettamento a tassazione del credito di imposta. Si legge infatti in una recente circolare che: “*in assenza di un'espressa esclusione normativa, il credito di imposta in commento è da considerarsi rilevante i fini fiscali. Ciò comporta, tra l'altro, che tale credito, ai fini Irpef, Ires ed Irap, è da considerarsi come contributo tassabile*”<sup>94</sup>. Anche questo dato contribuisce ad attenuare ulteriormente il beneficio economico largito alle imprese destinatarie.

In merito agli aspetti burocratici-amministrativi dei predetti incentivi fiscali non saranno previsti, ai fini del monitoraggio della misura, ulteriori adempimenti a carico dei destinatari del credito di imposta e dell'Agenzia delle Entrate.

Da verificare la possibilità che tra i beneficiari ci siano anche soggetti esteri, a patto che abbiano una stabile organizzazione in Italia<sup>95</sup>.

<sup>94</sup> Circolare n. 34/E del 3.08.2016. Sul punto v. A. Sacrestano, Il credito di imposta per il Mezzogiorno va tassato in Il fisco n. 40 del 2016

<sup>95</sup> Sul punto v. la Circolare n. 34/E del 03.08.2016: “sono ammesse all'agevolazione sia le imprese residenti nel territorio dello Stato che le stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti”.

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

Il primo<sup>96</sup> dei due d.p.c.m. attuativi della l. n. 123/2017, previsto all'art 4, comma 3, ha disciplinato le modalità di istituzione delle ZES, anche interregionali, la loro durata ed i criteri che regolano l'accesso delle imprese.

Il decreto ribadisce alcuni concetti già espressi, in via embrionale, nella l. n. 123/2017. Tra questi il fatto che le ZES: debbano sorgere attorno alle aree portuali di cui al Regolamento 1315/2013 (art.1, lett.c). Esso non specifica tuttavia che la ZES debba necessariamente far capo ad un porto cd. core della rete TEN-T, per cui appare astrattamente configurabile la possibilità che la ZES abbia la propria base in un porto cd *comprehensive*, anche se la *governance* della ZES rimane affidata ad un Comitato di Indirizzo presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale ed incardinato, almeno quanto al suo apparato amministrativo, nel segretariato generale della medesima Autorità.

Il d.p.c.m. prevede inoltre che le ZES: possano ricomprendere anche aree non adiacenti ma legate da un vincolo economico-funzionale e che per esso si intenda la presenza o il potenziale sviluppo di attività economico-produttive indicate nei piani strategici proposti dalle Regioni o di adeguati collegamenti infrastrutturali tra le aree interessate; possano ricomprendere più porti (tenuto conto anche dei volumi di merci in transito), a condizione che essi rivestano rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare; debbano ricomprendere tendenzialmente aree retroportuali, piattaforme logistiche ed interporti e non possano includere zone residenziali; non possano avere una superficie eccessivamente estesa ma essere al contrario circoscritte a poche, significative aree industriali. Il tutto senza poter eccedere il limite di superficie massima indicato, per ciascuna Regione, nella tabella allegata allo stesso d.p.c.m. (art. 3), che per la Puglia è pari a soli 44,08 km<sup>2</sup>.

Detti criteri indicati non appaiono però soddisfacenti. Essi infatti contemplano solo:

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

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

Eppure l'art. 4 comma 1 della l. 123/2017 cui il d.p.c.m. si propone di dare attuazione, prevede che: *“Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree, sono disciplinate le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione di una Zona economica speciale, di seguito denominata «ZES»”*.

Perché allora non tener conto dei fattori di maggior penalizzazione delle Regioni in obiettivo convergenza o in transizione che sono destinatarie del provvedimento e magari tentare di individuare parametri utili alla loro mitigazione? Perché utilizzare il parametro

---

<sup>96</sup> D.p.c.m. del 25 gennaio 2018, n. 12.

demografico premiando comunità regionali più popolose ed ulteriormente penalizzando quelle colpite da continue migrazioni e da uno spopolamento davvero significativo come Sardegna, Molise e Basilicata?

Come già evidenziato, la l. n. 123/2017 e lo stesso d.p.c.m. prevedono infatti che all'interno di una medesima Regione possano istituirsi più ZES qualora essa disponga di più porti di cui al Reg. n. 1315/2013. Le ZES possono inoltre avere anche natura interregionale (art. 4) ma solo nel caso vi siano coinvolte Regioni che non sono dotate di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013. In tal caso vengono individuati due, possibili scenari:

1. ZES interregionali tra Regioni sprovviste di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013. In tal caso la ZES viene istituita in via associativa tra le Regioni interessate e può comprendere anche porti secondari;
2. ZES interregionali istituite in via associativa tra Regioni dotate di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013 e Regioni che ne sono sprovviste.

In ambedue i casi le Regioni interessate presentano alla Presidenza del Consiglio dei ministri un'istanza congiunta di istituzione della ZES interregionale e sono vincolate al principio di leale collaborazione.

La superficie complessiva della ZES interregionale non può però superare la somma di quelle assentite a ciascuna Regione interessata. Ne consegue dunque -anche qui- una discrasia. Le Regioni, come Puglia e Sicilia, alle quali la l. n.123/2017 e lo stesso d.p.c.m. consentono di istituire più ZES infra-regionali poiché dispongono di più porti di cui al Reg. 1315/2013 dovranno dividere la superficie consentita per due. E di questo il d.p.c.m. non tiene conto. Né si è soppesato il fatto che la Puglia, nel caso specifico, deve in aggiunta farsi carico della vicina Regione Basilicata, con la quale condividerà una ZES facente capo al Porto di Taranto; dato, anche questo, che avrebbe meritato di essere adeguatamente soppesato.

Insomma, lasciano a desiderare i criteri adottati per definire l'estensione territoriale delle ZES, i quali, dopo ampia negoziazione in Conferenza Stato-Regioni, sono stati appena ritoccati sul piano quantitativo, senza però mutare la loro tipologia.

Ampio spazio è dato infine, dal d.p.c.m., ai Piani Strategici che debbono corredare la proposta di istituzione della ZES.

Essi devono contenere:

- a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;
- b) l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a) ;
- c) un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES;
- d) una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZES, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico;

- e) l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES;
- f) l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico;
- g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;
- h) l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;
- i) il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;
- j) l) le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES;
- k) l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse.

#### **A.3.4 Il secondo d.p.c.m. ex art. 5 l. n. 123/2017**

Il primo d.p.c.m. ha voluto esplicitare taluni dei poteri già attribuiti al Comitato di Indirizzo della ZES dal d.l. n. 91/2017. Si tratta di poteri assai significativi, che vanno dalle attività amministrative necessarie a consentire l'insediamento delle imprese (art. 8 c. 1, lett. a)), ad attività di verifica e controllo in caso di eventuale cambio di destinazione urbanistica di aree private interne alla ZES, richiedendo all'uopo un parere alla competente Prefettura (art. 8 c. 2, lett. b)). Il Comitato garantisce l'accesso alle infrastrutture essenziali ai sensi della l. n. 84/94 e della riforma "Delrio"<sup>97</sup> (art. 8 c. 2, lett. c)) e alle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti o previste dalla Regione nel proprio Piano di sviluppo strategico (art. 8 c. 2, lett. c) ed f)); esso assicura inoltre l'accesso, da parte di terzi, ai servizi resi dalle imprese presenti nella ZES (art. 8 c. 2, lett. k)).

Il Comitato assicura anche il rispetto del Piano strategico – alla cui elaborazione l'Autorità di Sistema Portuale non ha però partecipato – (art. 8 c. 2, lett. h)), elaborando, in raccordo con l'Agenzia per la coesione territoriale, un opportuno piano di monitoraggio (art. 9, c. 2); esso verifica che ciascuna impresa effettivamente realizzi gli investimenti promessi e mantenga nel tempo previsto (almeno sette anni) le attività imprenditoriali richieste dalla normativa per la concessione dei benefici fiscali, con ciò interfacciandosi con l'Agenzia delle entrate (art. 8 c. 1, lett. d) e g)).

Il Comitato svolge inoltre una serie di attività *lato sensu* consulenziali, come la formulazione di pareri e l'adozione di autorizzazioni sugli accordi stipulati dal Segretario Generale con banche ed intermediari finanziari (art.8 c.2, lett.l)) e l'individuazione e coordinamento di ogni altra attività necessaria volta ad attrarre investitori nazionali ed internazionali (art.8 c.2, lett. i)).

---

<sup>97</sup> V. artt. 18 e 20 d.lgs. n. 169/2016.

Infine, al Comitato è attribuito il compito più stringente, esso: “promuove protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all’articolo 5 del decreto-legge n.91/2017” (art.8 c.2, lett. e)).

L’art. 3-ter del decreto legge 135/2018<sup>98</sup> – sostituendo la lettera a) dell’articolo 5, comma 1, del decreto-legge 91/2017<sup>99</sup>– affronta il tema della semplificazione per ZES e ZLS.

Le disposizioni riguardano, sostanzialmente, l’accelerazione dei procedimenti attraverso la riduzione di 1/3 dei tempi riguardanti:

- gli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241 su segnalazione certificata inizio attività (SCIA) e conclusione dei procedimenti;
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d’impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA);
- il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
- il codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica;
- il testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia;
- la legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali portuali;

È previsto, altresì, l’utilizzo della conferenza semplificata – di cui all’art. 14-bis legge 241/90 – con riduzione a metà dei relativi termini, per “*eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l’acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni*”.

Al Comitato d’Indirizzo è affidato, invece, il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente e lo sportello unico, di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) sarà:

- a) “*responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell’attività economica nella ZES*”;
- b) “*disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall’italiano*”;
- c) “*organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell’istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento*”.

Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, inoltre, sarà istituita una Cabina di regia ZES nazionale chiamata a verificare, sulla base dei dati raccolti, gli interventi nelle ZES ed approvare “*le proposte di protocollo o convenzione per l’individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali*” pervenute dalle regioni interessate.

Entro trenta giorni dall’entrata in vigore della legge, ciascun Comitato di indirizzo nelle ZES potrà proporre la perimetrazione di zone franche doganali intercluse: entro sessanta

<sup>98</sup> Convertito, con modificazioni, in legge 11 febbraio 2019, n.12.

<sup>99</sup> Convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

giorni si procederà all'approvazione con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Infine, per velocizzare gli interventi di urbanizzazione primaria, sono richiamate le disposizioni e i termini di cui all'art. 2-bis della legge 241/90.

Restano comunque ancora aperte alcune questioni, ad esempio se e in che misura sia possibile inserire all'interno del perimetro delle ZES anche aree individuate dalla normativa come Siti di Interesse Nazionale (SIN).

Atteso che l'eventuale inserimento delle aree SIN nel perimetro delle ZES comporta intuibili problematiche, anzitutto legate alle lunghe e complesse procedure di caratterizzazione e bonifica, e rischia di divenire non un attrattore ma un deterrente all'insediamento di nuove attività di impresa, appare utile avere indicazioni in ordine alle predette semplificazioni e procedimenti speciali, nonché ai poteri che il Governo intende attribuire ai Comitati di indirizzo in materia ambientale. Solo l'attribuzione di rilevantissimi poteri straordinari ed una efficace semplificazione delle procedure amministrative sul ripristino ambientale potrebbe infatti indurre i proponenti ad inserire dette aree nelle ZES.

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

In Italia, il recente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è stato adottato *“al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994 [...]”*, come previsto dall'art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia). La riforma Delrio<sup>100</sup>, improntata alla semplificazione e razionalizzazione, ha quindi accorpato le Autorità portuali riducendole da 24 a 15, tanti quanti sono i porti italiani core (fatta eccezione per Augusta che fa capo al porto *comprehensive* di Catania) più il porto di Civitavecchia (porto *comprehensive*).

Come già evidenziato, il decreto *“Resto al sud”* n. 91/2017 (l.123/2017) offre la definizione di Zona Economica Speciale richiamando la normativa europea; il comma 2 dell'art. 4 testualmente recita: *“Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)”*. Quest'ultima (acronimo inglese TEN-t, *Trans-European Network – transport*) ha subito un'importante evoluzione proprio a seguito dell'adozione del Regolamento UE n. 1315/2013. Esso pone lo sviluppo ottimale della TEN-t su una struttura a due livelli consistente in una rete globale (*comprehensive*), intesa come struttura in grado di consentire la connettività di tutte le regioni dell'Unione ed una centrale (*core*), intesa come quella parte della rete globale strategicamente più importante.

Per quanto concerne il trasporto marittimo, è possibile distinguere tra:

- infrastrutture della rete *comprehensive*

---

<sup>100</sup> Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

Con specifico riferimento ai porti marittimi, sono considerati punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri quei porti che soddisfano almeno uno dei criteri fissati dall'art. 20 del citato regolamento e cioè:

- a) *il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
  - b) *il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
  - c) *il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;*
  - d) *il porto marittimo è situato in una regione ultra periferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.*
- infrastrutture della rete core

Oltre ai requisiti sopra indicati, le infrastrutture del trasporto marittimo devono avere la disponibilità di combustibili puliti alternativi (ex art. 39 reg. UE 1315/2013). Inoltre, sono in ogni caso porti core quelle città portuali che sono nodi urbani della rete centrale, per tali intendendosi le “aree urbane dove l'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, (come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, piattaforme logistiche e terminali merci, sia interni che circostanti all'area urbana), è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale” (lett. p) art. 3 reg. UE 1315/2013). Il medesimo regolamento elenca, in apposito allegato, gli aeroporti, i porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete *core* e della rete *comprehensive*<sup>101</sup>.

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

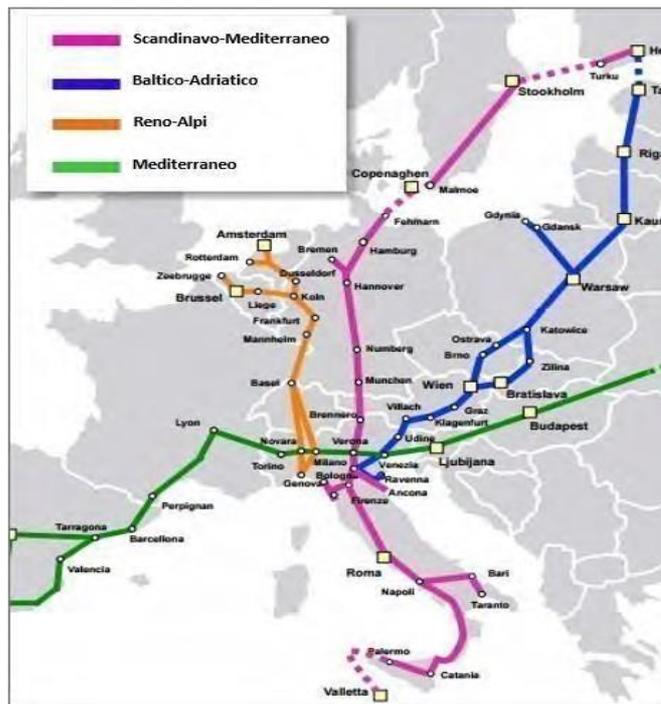
I porti italiani inclusi nelle reti TEN-T sono 42, 14 dei quali sono identificati come porti “core” (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli,

---

<sup>101</sup> L'elenco è stato successivamente aggiornato con l'introduzione, per quanto concerne i porti marittimi, di Augusta tra i porti core e Catania tra i porti comprehensive.

Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia). Tali porti, con l'aggiunta del porto di Civitavecchia in qualità di sbocco al mare della città di Roma, sono stati identificati dal Governo italiano, in occasione della riforma della governance portuale, come sedi delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

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



Fonte: Commissione Europea

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

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

In secondo luogo perché il predetto decreto introduce anche un limite su scala regionale prevedendo che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES “ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste”. Una regione come la Puglia, che ha 3 porti con le caratteristiche richieste (di cui uno (Brindisi) ricadente nella rete globale (*comprehensive*) di cui al Reg. n. 1315/2013/UE e due (Bari e Taranto) in quella centrale (*core*), può quindi presentare 2 proposte di istituzione di ZES. Del resto, ambedue i porti di Bari e Taranto sono attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e rappresentano il primo approdo comunitario di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano dopo l'attraversamento del canale di Suez. Inoltre, gli ottimi collegamenti stradali e ferroviari con le regioni del Centro-Nord, permettono al sistema portuale pugliese di immettersi con facilità sulle reti di collegamento con l'Europa

Centrale e Settentrionale, prestandosi bene a completare l'asse nord-sud del territorio europeo. Esso riveste quindi un ruolo strategico di grande importanza per l'intera politica dei trasporti dell'Unione, come riconosciuto sia dal workplan di Corridoio sia -sul piano empirico- dalle strategie marittime in atto, che recuperano l'antica Via della seta marittima per realizzare il progetto cinese cd. *"one belt one road"*.

L'opportunità di istituire due ZES deriva anche dalla riorganizzazione del sistema portuale italiano, che -come già detto- ha assegnato ai due porti core pugliesi altrettante sedi di Autorità di Sistema Portuale. Ora, il ruolo attribuito ai Presidenti delle Autorità portuali nella *governance* delle ZES, chiamati come sono a presiederne l'Organo di indirizzo (6 art. 4 d.l. n. 91/2017), lascia ben intendere che esse debbano coincidere con la stessa Autorità di sistema portuale.

Parrebbe dunque plausibile ritenere -con particolare riferimento alla Regione Puglia- che solo i porti di Bari e Taranto possano congruamente candidarsi a "base" di una ZES. E ciò traspare anche dal recente d.p.c.m., che ha appena definito: *"le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area nonché i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali di cui all'articolo 5 nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo"* (cfr. comma 3 art. 4 d.l. n. 91/2017).

Infatti, detto d.p.c.m., pur non facendo espresso riferimento, tra i requisiti delle istituende ZES, al fatto che esse debbano essere ricondotte ai soli porti core (e non anche a quelli *comprehensive*), della rete TEN-t, di fatto sembra avvalorare questa prospettiva.

## B. I sistemi di impresa nelle aree pugliesi della ZES

### B.1 Polo di Foggia

La provincia di Foggia, per la sua posizione geografica e per sua dotazione di infrastrutture di comunicazione stradali e ferroviarie si configura come “area cerniera” fra Puglia centrale, Basilicata Nord orientale, Irpinia e Molise. In quest’area che può essere considerata una delle ‘Food Valley’ del Sud operano multinazionali e industrie locali dell’agroalimentare. Sono presenti anche big player di meccanica ed energia.

Nell’area del capoluogo e più in generale in Capitanata, pur non essendo mancate nell’ultimo settennio diverse criticità settoriali e aziendali, l’apparato di produzione industriale ha conosciuto non solo nuovi insediamenti di rilievo, ma anche il rilancio di siti preesistenti. Nello scenario territoriale di una provincia “area cerniera” fra le confinanti aree regionali prima richiamate è interessante osservare peraltro che a Termoli in Molise, Avellino in Irpinia, Melfi in Basilicata, Foggia e Bari in Puglia sono in esercizio 5 grandi stabilimenti del Gruppo FCA-Fiat Chrysler Automobiles, uno di assemblaggio di Jeep Renegade, 500X e Punto come quello di S.Nicola di Melfi, e gli altri invece produttori di componentistica, ovvero 3 di motori (Termoli, Avellino e Foggia) ed 1 di iniettori benzina e motori elettrici per auto ibride (Bari).

La Capitanata pertanto, pur essendo già da tempo un punto di forza dell’industria nel Sud, presenta notevoli potenzialità insediative per contribuire ad una sua ulteriore espansione di lungo periodo, con conseguente incremento di occupazione e delle esportazioni inviabili anche dal porto di Manfredonia o trasferibili al Nord con le autostrade del mare.

#### B.1.1 L’agglomerato industriale di Foggia-Incoronata

L’apparato industriale della città di Foggia è insediato in misura prevalente nell’agglomerato del Consorzio ASI a sud del capoluogo e in misura minore nel perimetro propriamente urbano. Si riporta di seguito una descrizione dei siti produttivi localizzati nell’agglomerato industriale di Foggia-Incoronata a sud della città, gestito dal consorzio ASI.

Fra gli impianti che vi si sono insediati nell’ultimo decennio, si segnala il più grande conservificio di pomodoro d’Europa, con quasi 1.000 occupati stagionali, inaugurato nel 2009 dalla salernitana AR e poi rilevato dall’inglese Princes, controllata a sua volta dalla multinazionale nipponica Mitsubishi. Alla lavorazione del pomodoro - che utilizza anche barattoli in alluminio fabbricati nello stesso sito - la Princes, leader nel Regno Unito nel comparto, ha poi aggiunto quella dei legumi con nuova occupazione. La fabbrica raccoglie larga parte della produzione provinciale di pomodoro ed è pertanto un polo di concentrazione logistica di rilevanti dimensioni.

Fra le fabbriche preesistenti invece - il cui insediamento risale agli anni ’70 del ’900 - un forte rilancio hanno conosciuto sempre nello stesso agglomerato i grandi stabilimenti:

- della FPT-Fiat Powertrain Technologies-CNH con 1.910 addetti - che produce motori diesel per veicoli commerciali;
- della Leonardo Divisione Aerostrutture (ex Alenia Aermacchi) con poco più di 900 occupati, centro di eccellenza del Gruppo Leonardo (ex Finmeccanica), per lavorazioni in fibre di carbonio, ove si costruiscono fra l’altro i piani di coda orizzontali del 787 Dreamliner della Boeing, due sezioni della cui fusoliera vengono

- prodotte anch'esse in fibra di carbonio nell'altro imponente impianto della stessa società a Grottaglie (Ta);
- il grande pastificio della Barilla con annessa area logistica aziendale di smistamento di suoi prodotti in altre zone meridionali;
  - il conservificio della Futuragri di produttori locali, di dimensioni più molto più contenute, rispetto a quello della Princes;
  - l'impianto della De Langlade & Grancelli per la trasformazione del tonno, commercializzato con il marchio Tonno Insuperabile,
  - la fabbrica di quadri elettrici della ravennate Tozzi;
  - la Friul Sedie Sud;
  - la Lecablock attiva nella produzione di manufatti per l'edilizia;
  - la Winkelmann mineraria che produce perliti per filtrazioni;
  - la S.C.S e la T.M.C. del Gruppo Manta.

Nell'area industriale dell'incoronata la società LOTRAS - fra le maggiori aziende del Sud nel trasporto di merci su ferro - gestisce il terminal ferroviario multimodale del Consorzio ASI, di cui è previsto il raddoppio, grazie ad un investimento di 40 milioni previsto nel Patto Governo-Regione Puglia.

L'impianto foggiano della FPT è il più grande per volumi produttivi e forza lavoro impiegata dei quattro siti della società in Italia e nel 2016 ha aumentato l'occupazione, nell'ambito di un piano di assunzioni messo a punto nell'ultimo triennio, per rispondere alla supercommessa della Sevel ad Atesa (CH) di migliaia di motori diesel per i suoi veicoli commerciali Daily, di cui nel 2014 era iniziata la produzione della versione euro6.

Nel sito di Foggia pertanto i volumi produttivi sono aumentati di quasi il 50% in 3 anni fino a toccare le 320mila unità nel 2016 e quasi altrettante nel 2017. Gli impianti hanno lavorato a pieno regime con gli addetti distribuiti su tre turni giornalieri. Nel 2015 era stata avviata la produzione del motore F1A euro6 grazie a massicci investimenti nella fabbrica anche sul piano dell'automazione.

Il sito destina una parte dei motori costruiti anche alla Mitsubishi che li impiega per equipaggiare i suoi camper euro7 prodotti in Portogallo. Tuttavia la Sevel di Atesa in Val di Sangro (CH) - joint venture fra Fiat e Peugeot per la produzione di veicoli commerciali leggeri e 3° fabbrica d'Italia per numero di addetti diretti pari a 6.180 unità - rimane il maggior cliente del sito di Foggia, assorbendone il 45% dei prodotti, seguita dalla Iveco con il 30%.

I motori assemblano 3.000 componenti, realizzati da 223 fornitori: il 62% italiani, il 9,5% francesi, il 10% tedeschi e il 6,2% cinesi. E' intuibile pertanto la grande movimentazione di componentistica in arrivo e di prodotti finiti in partenza dallo stabilimento il cui management utilizza per i relativi trasferimenti trasporti su gomma e su ferro.

## B.2 Polo di Barletta

Il porto di Barletta, opportunamente adeguato funzionalmente, potrebbe porsi sempre di più al servizio di un vasto bacino produttivo che giunge sino ai confini della Basilicata nord orientale.

Il tessuto manifatturiero nei dieci Comuni della provincia BAT - Barletta, Andria, Trani, Bisceglie, Minervino, Spinazzola, Canosa, Trinitapoli, San Ferdinando e Margherita di Savoia - è imperniato su piccole e medie aziende di settori *labour intensive* - TAC e

agroalimentare in particolare - in larghissima misura di imprenditori locali, anche se non manca una grande industria capital intensive come la Cementeria di Barletta del Gruppo multinazionale Buzzi Unicem, o lo stabilimento di un'altra multinazionale operante nel comparto della produzione di fertilizzanti come la francese Timac Agro.

### B.2.1 Il "caso" Cofra

Uno dei comparti più diffusi nella città è quello delle calzature che nell'ultimo ventennio ha portato anche - nel corso di una durissima ristrutturazione selettiva di molte aziende e dei loro occupati - ad una profonda innovazione di prodotto con il passaggio dalla produzione di scarpe in pelle/gomma per jogging a quella di *safety shoes* (calzature per la sicurezza sui luoghi di lavoro).

In tale specifico comparto si è riaffermato il calzaturificio Cofra, divenuto azienda leader a livello nazionale - che è anche la maggiore impresa manifatturiera di imprenditori locali per fatturato - nel quale la società dei Fratelli Cortellino è entrata, avendo constatato che le calzature prodotte sino ad alcuni anni prima, ovvero quelle per il tempo libero e lo jogging, erano ormai superate dalla concorrenza di quelle provenienti da Paesi a più basso costo del lavoro, soprattutto del Far East.

La Cofra negli anni '80 e primi anni '90 era stata un'industria leader sul mercato in quel segmento di prodotto ed aveva il proprio marchio *The best walker* con il quale si era imposta a livello anche internazionale. Ma con grande intuito imprenditoriale, i titolari prevedero quanto sarebbe accaduto di lì a qualche anno, a causa delle importazioni di prodotti concorrenti *low-cost* da Paesi del Far East e diversificarono pionieristicamente nel segmento delle calzature per la sicurezza.

L'azienda - che impiega 2.348 addetti divisi fra la fabbrica di Barletta e un altro sito in Albania ove si eseguono fasi intermedie di lavorazione del prodotto che generano in tal modo traffico di perfezionamento fra le due sponde adriatiche - ha chiuso il bilancio 2016 - pubblicato nel volume "Le Principali Società italiane" a cura di Mediobanca - con un fatturato di 104,8 milioni di euro, aumentato rispetto ai 95,4 del 2015.

Altre aziende operanti nello stesso settore sono riportate nella tabella seguente.

Fatturato 2015 (milioni di euro) di industrie calzaturiere della BAT

Azienda	Addetti	Fatturato
Base Protection	60	21,7
Over Teak	81	18,5
Calzaturificio 5 b	78	18,3
Alba	12	15,8
Mofra Shoes	17	15,5
Calzaturificio Pezzol	n.p	n.p

Fonte: Centrale bilanci CERVED

Decine di PMI nel settore delle maglierie, pigiamerie, biancheria intima, camiceria sono diffuse fra Bisceglie, Trani - ove operano altre piccole aziende calzaturiere produttrici però di calzature in pelle da donna - Barletta e Andria.

Alcuni marchi di confezioni come "Monella vagabonda" e "Miss Ribellina" di imprese barlettane si sono affermati anche a livello nazionale. Nella sola Barletta si contano tuttora circa 40 maglifici.

Nel settore della biancheria intima spicca la Igam a Canosa di Puglia con prodotti di qualità elevata e con forte propensione all'export.

Anche nel comparto meccanico sono attive piccole e medie industrie (Messina, quadri elettrici) e Officine meccaniche Stella (carpenterie, capannoni, etc.) a Barletta, mentre a Minervino Murge opera la OMP, (lavorazioni di meccanica fine), e a Spinazzola la OMM (automazione) che esporta i suoi prodotti in diversi Paesi.

Produzione di materie plastiche sono realizzate dalla Stir a Barletta. Oltremodo diffuso è il settore agroalimentare in tutta la provincia BAT, costituito da aziende vinicole, oleifici, caseifici, confetterie e pastifici. Alcuni dei marchi più conosciuti a livello meridionale e nazionale appartengono a società elencate nella tab. 2.

Fatturato 2015 (milioni di euro) di industrie e imprese agroalimentari di rilievo della provincia BAT

Azienda	Addetti	Fatturato
Biolevante	16	63,8
Atisale	147	28,4
Sanguedolce	125	26,4
Cantina Coop. Colt. Diretti	23	14,2
Ilfres	12	13,8
Italcarciofi	n.p.	13,2
Azienda Agr. Sant'Andrea	16	13,2
Agrialia	n.p.	13,2
Montrone	n.p.	12,9
Oliveti d'Italia	n.p.	12,6
Caseificio Andriese	56	12,0
Agricola Candida	18	10,5
Agrolio	n.p.	10,0
Olsud	n.p.	8,7
Ciemme alimentari	37	8,6
Azienda agr. F.lli Carpentiere	44	8,6
Coop. Vinolearia	n.p.	6,6
Liolea	3	6,2
Frantoio Galantino	n.p.	6,1
Mika	n.p.	6,0
Cantina Sociale De Gasperi	n.p.	5,3
Piazzolla Sali	n.p.	5,3
Apulia Felix	n.p.	5,0
Pastificio La Sovrana	n.p.	5,0

Fonte: Centrale bilanci CERVED

In alcuni casi sono imprese che esportano, ma capaci anche di presidiare saldamente il mercato locale e regionale che è fra i più vivaci dell'Italia meridionale.

Presente anche il comparto mobiliario con la Gusmai a Trani, in attività da oltre 100 anni e imprese minori con produzione di arredi domestici.

Nel comparto farmaceutico si segnala la Farmalabor a Canosa che prepara prodotti galenici, mentre il settore della lavorazione di materiali lapidei è ancora diffuso a Trani ove opera tuttora un discreto numero di segherie, anch'esse con buone propensioni esportative.

Parchi eolici sono in esercizio a Minervino Murge e Spinazzola, mentre a Margherita di Savoia è attiva una delle più grandi saline d'Europa in cui lavora la società Ati Sale.

A Trinitapoli e San Ferdinando di Puglia infine sono in esercizio piccole industrie conserviere che lavorano quasi tutte carciofini sott'olio, fra le quali spicca il Conservificio Dauno.

Gli addetti al settore industriale - includendo in esso anche il comparto delle costruzioni, quello estrattivo e l'energetico - ammontano nei Comuni della BAT a circa 10mila unità. Molto diffuso è anche l'artigianato di produzione e di servizi.

L'export della BAT era cresciuto fra il 2010-2013 del 33,6%, a fronte del 14,9% a livello regionale e del 15,5% a livello nazionale.

Nel 2013 l'export totale della BAT era ammontato a 452 milioni, mentre a fine 2014 aveva superato i 472 milioni, il 68% dei quali costituito da prodotti del tessile-abbigliamento-calzaturiero che, come si è evidenziato in precedenza, rappresentano una specializzazione significativa dell'apparato di produzione manifatturiera dell'area. Nel 2016 l'area ha esportato per 482 milioni di euro.

### **B.3 Polo di Bari**

Il capoluogo di regione ha la sua maggiore area industriale imperniata sul vasto agglomerato Bari-Modugno di 1.650 ettari a prevalente vocazione manifatturiera, gestito dal Consorzio ASI che è collegato alla rete autostradale ed è adiacente all'Interporto regionale della Puglia, al grande Parco Lamasinata di movimentazione intermodale delle Ferrovie dello Stato e all'aeroporto internazionale della città. Il Consorzio ASI, oltre all'agglomerato appena citato, ha altri due agglomerati: Bitonto-Giovinazzo e quello di Molfetta.

#### **B.3.1 L'agglomerato industriale di Bari-Modugno**

Prima di passare ad un'analisi della 'zona industriale' del capoluogo - che si distribuisce fra Bari e il contiguo Comune di Modugno - si precisa che nei due centri sono in esercizio industrie anche fuori dall'agglomerato dell'ASI.

Ci riferisce in particolare alla Birra Peroni-Asashi, alle aziende agroalimentari Saicaf, agli oleifici F.lli Rubino e Dentamaro, alle imprese meccaniche e dell'ICT Luciano Russo e Hp insediate in prossimità del casello dell'autostrada per Taranto, e ad altre piccole aziende lungo vie periferiche del capoluogo. Non mancano poi PMI meccaniche, edili, impiantistiche e agroalimentari nelle frazioni di Bari di S.Spirito, Palese, Torre a Mare, Ceglie, Carbonara. Anche a Modugno sono in esercizio PMI localizzate fuori dall'agglomerato che il Comune divide con il contiguo Capoluogo.

Comunque, la sezione di gran lunga più significativa delle due città confinanti in termini di unità locali e addetti - poco più di 650 stabilimenti con circa 15.000 occupati diretti e nell'indotto - è localizzata nell'agglomerato di Bari-Modugno del Consorzio ASI. A tale organismo consortile fanno capo anche l'agglomerato di Bitonto-Giovinazzo, ancora da espropriare e attrezzare, e quello di Molfetta, investito soprattutto negli ultimi 15 anni da massicci processi localizzativi di strutture industriali e commerciali, avviatisi una volta completati gli insediamenti nel contiguo PIP-Piano per gli insediamenti produttivi destinato

alle imprese artigiane, il cui attrezzamento funzionale era stato iniziato nei primi anni Ottanta.

Nel perimetro dell'agglomerato Bari-Modugno sono venuti insediandosi nel corso degli anni stabilimenti oggi facenti capo - dopo alcuni passaggi di proprietà - a grandi gruppi italiani ed esteri come Bosch, FCA-Magneti Marelli, Bridgestone, Getrag-Magna, Graziano Trasmissioni-Oerlikon, Skf, BHGEOil&Gas-Nuovo Pignone, O-I-Owens Illinois, Osram-Ledvance, RFI, Isotta Fraschini-Fincantieri, Heintzmann, Merck, Sorgenia, Transcom, Alstom, Fassa Bortolo, Amenduni, Peralisi.

Potenzialmente al servizio dell'agglomerato industriale, per la dotazione di servizi intermodali da potenziare e la presenza di operatori della logistica, l'Interporto Regionale della Puglia costituisce uno dei principali *asset* infrastrutturali di rilievo, a sostegno del progetto della ZES.

### **B.3.2 Caratteri e specializzazioni significative dell'area ASI di Bari-Modugno**

Ad integrazione di quanto già riportato, forniamo di seguito una descrizione di dettaglio dei singoli comparti:

- **Meccanica:**
  - Automotive e indotto i cui big player sono: Tecnologie Diesel e sistemi frenanti/Gruppo Bosch; Magneti Marelli; Getrag; Graziano Trasmissioni Oerlikon; Skf. Fra i loro Subfornitori meccanici si segnalano: Masmec, Diamec, Supre, Unitrat, Brovedani, Cmt, Tecnodema, Omp, Procma.
  - Pompe, valvole e sistemi per l'energia con BHGEOil&Gas-Nuovo Pignone, leader mondiale nella progettazione e costruzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia, nel cui indotto si segnalano fra le aziende locali SRB, Tecnomec, Faver, Tecnoservice, ma anche imprese di altre province della Puglia e di altre regioni;
  - Impiantistica e meccanica pesante con Officine de Pasquale, Sud Montaggi, Faver.
  - Armamento ferroviario con Bari Fonderie Meridionali, ora del Gruppo RFI;
  - Motoristica con Isotta Fraschini Motori/Gruppo Fincantieri.
  - Tecnologie meccaniche e materiali per l'edilizia con Gruppo Indeco; Alfonso Lorenzo grigliati; Tecnoacciai; Nicola Corsaro; Heintzmann.
  - Condizionamento con la Thermocold.
  - Telai, semirimorchi, carrozzerie per veicoli industriali con Carmosino; Officine Pennelli; CVI – Cooperativa veicoli industriali - di ex operai della Calabrese; Omnitech; Officine Grandolfo.
  - Macchine olearie con Peralisi Sud; Amenduni Nicola. l) quadri elettrici con Primiceri. M) tubi in acciaio, con l'Atm.
- **Chimica:**
  - pneumatici con Bridgestone;
  - farmaceutica con Merck;
  - vetro cavo con la Owens Illinois;
  - vernici con la Vitalvernici.
  - collanti, Fassa Bortolo.
  - igiene domestica e industriale con Ipoplastic; Industria Chimica D'Agostino.
- **Industria editoriale** con la SEDIT (stampa Corriere della Sera, e i volumi della Laterza), Dedalo Litostampa (la Repubblica); Ragusa Grafica Moderna.

- **Industria agroalimentare** con Biancolat, Centrale del latte, Alfrus.
- **Energia** con la centrale di Sorgenia da 780 MW.
- **ICT** con Transcom (call center).
- **Produzione di lampade:** Osram - dal 2016 sono state trasferite alla sua controllata Ledvance.
- **Servizi di ristorazione e pulizie industriali** con Ladisa Ristorazione e la Lucente.
- **Legno e mobilio** con MobilTuri e Soft-Line, che producono la prima mobili da cucina e la seconda salotti in pelle.

Quelle citate sono le industrie più significative per numero di addetti, volumi produttivi, esportazioni e investimenti, ma ve ne sono molte altre di piccole dimensioni anche nelle aree destinate alle imprese minori, che sono recintate e che pertanto subiscono un minore degrado delle loro infrastrutture interne di comunicazione.

Sono presenti inoltre ed operanti su Bari - ma in qualche caso anche sull'intero mercato nazionale - imprese edili di rilevanti dimensioni per volumi di fatturato, come ad esempio la Salvatore Matarrese, la Debar e la Aleandri.

### **B.3.3 I fatturati di alcune aziende della zona industriale di Bari-Modugno**

Al fine di offrire una panoramica più attendibile della forza produttiva dell'area industriale addensata nell'agglomerato Bari-Modugno del Consorzio ASI di Bari si sono riportati nella tab.4 i dati riguardanti i fatturati di alcune aziende insediate nella zona, includendovi qualcuna delle maggiori e talune di piccole dimensioni.

Tali fatturati peraltro sono solo quelli di alcune imprese che hanno sede legale nel capoluogo, o nel contiguo comune di Modugno ma, com'è del tutto evidente, da soli non sono sufficienti a rendere per intero le dimensioni della grande quantità di ricchezza industriale prodotta nell'area, dal momento che, a tal fine, vi sarebbe:

- da analizzare i fatturati di tutte le aziende, di qualunque dimensione;
- da considerare anche il valore delle produzioni delle imprese con un loro stabilimento nell'area barese, ma le cui società non hanno sede legale nel territorio e il cui fatturato totale ingloba anche quello dei loro siti locali.

Si pensi in proposito ai grandi volumi di produzione di beni finiti e ai loro relativi valori di industrie con stabilimenti localizzati nell'agglomerato del capoluogo, ma le cui società di appartenenza non vi hanno sede legale, come ad esempio Magneti Marelli, Graziano Trasmissioni, Skf, GEOil&Gas-Nuovo Pignone, Isotta Fraschini, O-I-Owens Illinois, etc. i cui prodotti finali tuttavia partono da Bari, alimentando cospicue movimentazioni su gomma, su rotaia e, in misura crescente per alcune merci, anche via mare.

I dati riportati, comunque, pur avendo un valore puramente indicativo, potrebbero contribuire ad offrire una prima dimensione in qualche misura attendibile dei volumi di merci immessi sul mercato da alcuni player di ogni dimensione insediati nel territorio e dei servizi di logistica offerti da aziende del settore presenti nell'area.

Fatturati 2015 (mln di euro) di alcune aziende industriali con sede legale a Bari – Modugno, agglomerato del Consorzio ASI

Azienda	Settore	Addetti	fatturato
Merck	Farmaceutica	186	1.295,1
Getrag	Automotive	804	415,6

TDIT Bosch	Automotive	1.936	295,6
AMIU Puglia	Servizi ecologici	1.145	106,1
Bridgestone	Gomma	729	86,3
Ladisa Ristorazione	Ristorazione	2.828	81,8
Alfrus	Alimentare	13	75,8
Gruppo Turi	Mobilio	119	56,1
Amgas	Distribuzione gas	56	49,8
Specialmangimi Galtieri	Mangimi	14	38,4
Chimica Dagostino	Chimica	n.p.	36,0
Isotta Fraschini Motori	Meccanica	136	33,1
CVIT Bosch	Meccatronica	276	30,4
La Lucente	Servizi ecologici	1.989	29,8
Debar Costruzioni	Edilizia	78	26,3
Recuperi Pugliesi	Servizi ecologici	105	21,2
Masmec	Meccatronica	144	18,9
Tecnoacciai	Meccanica	22	17,3
Primiceri	Meccanica	n.p.	14,0
B.F.M. (ora R.F.I.)	Meccanica	n.p.	13,9
Frezza Legnami	Legno	22	13,5
Alfonso Lorenzo Deriv. Vergella	Meccanica	10	13,4
Officine Tecniche De Pasquale	Meccanica	186	13,2
FAVER	Meccanica	91	11,5

Fonte: Centrale bilanci Cerved e Mediobanca, *Le principali società italiane (2016)*

### **B.3.4 Primati nazionali di alcuni stabilimenti localizzati nell'area di Bari**

L'area industriale del capoluogo ospita sul suo territorio, fra gli altri, alcuni impianti che rappresentano a vario titolo fabbriche e siti da primato nazionale e, in alcuni casi, europeo.

- lo stabilimento della multinazionale farmaceutica tedesca Merck – come rilevato in precedenza - ha consentito alla provincia di Bari nel 2015 di essere la 5° in Italia per export del settore con 1,1 miliardo di euro, dopo Latina (5,3), Frosinone (3,2), Milano (2,8) e Ascoli Piceno (2,1) ed è strategico per il Gruppo di appartenenza.
- lo stabilimento della Tdit-Bosch di Bari è l'unico in Italia ove è prodotto il sistema common rail per motori diesel, messo a punto nella sua versione iniziale proprio a Bari nella prima metà degli anni '90.
- l'impianto della BHGEOil&Gas-Nuovo Pignone è divenuto negli ultimi anni sito di eccellenza mondiale nella progettazione e costruzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia;
- la fabbrica di pneumatici della nipponica Bridgestone - leader mondiale nel comparto - è l'unica di tale gruppo in Italia.
- lo stabilimento della tedesca Getrag, ora acquisito col gruppo di appartenenza dai Canadesi della Magna, è uno dei più grandi nel mondo fra quelli del Gruppo fuori dalla Germania ed ha ultimato lavori di ampliamento con un ulteriore investimento di 100 milioni di euro e nuove assunzioni di personale.

- nella fabbrica della Magneti Marelli di Bari si producono motori elettrici per auto ibride.

### **B.3.5 Presenze industriali significative in altre aree del Polo di Bari**

A **Monopoli** emergono gli stabilimenti della Mer.Mec - leader mondiale nella diagnostica ferroviaria e nel segnalamento - della Black Shape (aeronautica), della Block Shaft (antifurti meccanici), della Casa Olearia Italiana del Gruppo Marseglia - fra i maggiori produttori internazionali di biodiesel e di energia da biomasse - della Eco Leather, attiva nelle lavorazioni di pellami per automotive e arredamento. Presenti anche fra le altre aziende insediate nella zona industriale la Surgelsud (surgelazione di prodotti agricoli e ittici), la Plastic Puglia del Gruppo industriale Colucci (tubi in polietilene e sistemi per l'irrigazione), la Socoges (motoristica), la Marr del Gruppo Cremonini. Nel 2015 il porto di Monopoli ha movimentato 430mila tonnellate di merci.

A **Bitonto** sono presenti industrie di lavorazione materie plastiche (G.Plast Sud, Pachers, Kulck, Schettin Plast), industrie olearie (Desantis), meccaniche (Officine Giordano, OSB, Centrifughe Barracane-macchine olearie).

Ad **Altamura**, con opifici di numerose industrie molitorie, fra cui Barilla, Semolificio Moramarco, Loiudice, Mininni, C.D.P., Martimucci, di prodotti da forno (Di Leo, Oropan), meccaniche (Gielle, estintori), impiantistiche (Saem) e del legno-mobilio.

Crescenti, inoltre, negli ultimi anni sono state le attività di generazione di energia da combustibili fossili e da fonti rinnovabili - con la costruzione della centrale a turbogas della Sorigenia (**Modugno**), di una centrale a biomasse a Molfetta e di numerosi parchi eolici e fotovoltaici sulle alture della Murgia e in altre contrade del territorio provinciale - mentre, come detto in precedenza, storicamente consolidata è la tradizione dell'industria delle costruzioni, specializzata nella realizzazione sia di opere pubbliche che di edilizia residenziale.

Importanza non irrilevante per numero di addetti e valore del fatturato ricoprono anche società che gestiscono servizi a rete - Ferrovie dello Stato e in concessione (Ferrotramviaria-Bari Nord, Sud-Est e Apulo Lucane), Aziende di trasporto su gomma, Aqp-Acquedotto pugliese, Adp-Aeroporti di Puglia, Anas, Telecom, Wind, Vodafone, Fastweb - ognuna con siti di servizio distribuiti nei territori che arrivano ad occupare in qualche caso alcune migliaia di persone - come ad esempio il compartimento delle Ferrovie dello Stato con le sue controllate e l'Acquedotto pugliese - che alimentano a loro volta notevoli attività di subforniture industriali, impiantistiche e manutentive.

### **B.3.6 Il valore aggiunto della Città Metropolitana di Bari**

La pubblicazione dei dati dell'ultimo Censimento dell'Industria aveva aiutato a comprendere le trasformazioni avvenute nel decennio 2001-2011 nei comparti manifatturieri, estrattivi e dell'energia nell'area poi inserita nella Città Metropolitana, oggetto di analisi: mutamenti non solo in termini di addetti, ma anche - quando siano stati rilevati - di tecnologie impiegate, di ragioni sociali, di relazioni interaziendali, di propensione alle esportazioni.

Gli anni dal 2008 ad oggi - nel contesto della più grave e prolungata crisi dell'economia italiana dal 1929 - hanno indubbiamente stressato in misura significativa le imprese locali, producendo tuttavia effetti abbastanza diversificati in relazione alle particolari condizioni

patrimoniali, economico-finanziarie e gestionali delle varie aziende investite dalla recessione.

In ogni caso, nonostante i numerosi squilibri più volte segnalati sul territorio nella produzione e distribuzione del reddito da qualificati Istituti di ricerca economica, il vasto e variegato sistema economico del Barese - con la sua persistente capacità di generazione di ricchezza e con i redditi da trasferimento che vi sono distribuiti dalla Pubblica amministrazione - per il valore aggiunto totale delle attività economiche pari nel 2014 a 22,5 miliardi - ha collocato nel 2014 l'area della Città metropolitana, coincidente con la vecchia Provincia:

- al 1° posto in Puglia;
- al 2° posto nel Mezzogiorno alle spalle dell'area di Napoli;
- al 15° in Italia dopo (nell'ordine): Milano, Roma, Torino, Napoli, Brescia, Bologna, Firenze, Bergamo, Padova, Verona, Genova, Vicenza, Treviso e Venezia.

Inoltre, lungo l'intera dorsale del Mare Adriatico - dal Salento a Trieste - nel 2014 la Città metropolitana di Bari si è collocata, per il valore aggiunto totale delle attività economiche, al 2° posto alle spalle di Venezia.

Di tale ricchezza, una parte significativa è costituita da esportazioni dirette o di merci prodotte nel nostro territorio, ma trasferite all'estero partendo dai siti delle sedi legali delle imprese produttrici.

Si sottolinea inoltre che - se pure nella Città Metropolitana l'incidenza percentuale del valore aggiunto industriale sul totale delle attività economiche si è attestato nel 2014 al 18,1% - l'industria nel suo complesso alimenta una forte domanda di servizi, dai trasporti al credito, da quelli di varie attività professionali al commercio, dalle attività di ricerca alle pulizie industriali, solo per citarne alcuni: insomma, anche in Terra di Bari il comparto industriale, nell'insieme delle sue branche, continua ad essere tuttora il settore trainante dell'economia.

#### **B.4 Polo di Brindisi**

La parte più rilevante, in termini di addetti e impianti, dell'industria provinciale è localizzata nel capoluogo, ma non mancano tuttavia in alcuni fra i maggiori Comuni della provincia - come ad esempio a Fasano e Ostuni - altre piccole e medie industrie di un certo rilievo in termini di fatturato ed in forte crescita. Sono prevalentemente PMI operanti in diversi comparti agroalimentari, della meccanica, dei materiali per l'edilizia, che in alcuni casi realizzano apprezzabili volumi di esportazioni.

Anche nel caso della provincia di Brindisi si rileva che i fatturati delle aziende multinazionali, o comunque con sede legale fuori dal suo territorio, includono anche quelli derivanti dalla vendita dei beni e delle utilities prodotti in impianti localizzati nel capoluogo.

Oltre le aziende dei settori chimico, aeronautico ed energetico, di cui si parla più diffusamente nei paragrafi seguenti, nell'agglomerato di Brindisi sono presenti - fra gli stabilimenti di maggiori dimensioni per volumi di produzione e fatturato - i siti della SRB (ex Sfir) e della TI Group Automotive Systems.

L'impianto della SRB è l'unica raffineria italiana riconosciuta dall'Unione Europea a seguito della riforma del mercato dello zucchero sul territorio nazionale. Ha una capacità massima di produzione di 450mila tonnellate annue di zucchero raffinato bianco con annessa

centrale di cogenerazione di energia da fonte rinnovabile. La SRB ha per clienti le multinazionali che sono i primi produttori al mondo di alimentari e bevande.

La fabbrica della TI Group Automotive Systems è l'unica nel comparto dell'automotive nell'area brindisina e produce tubi per impianti frenanti e per la trasmissione di carburanti. Un altro stabilimento dell'azienda è localizzato a S.Nicola di Melfi ed adiacente a quello della Sata-FCA.

#### **B.4.1 Il settore chimico**

Brindisi ospita un **polo chimico** che è tuttora competitivo nella geografia di quelli sull'Adriatico - Porto Marghera, Ferrara, Ravenna - e degli altri di grandi dimensioni localizzati nel Mezzogiorno e cioè Priolo, Gela, Sarroch, Porto Torres. A Gela e Porto Torres, com'è noto sono in corso processi di riconversione degli impianti a bio-raffineria nella città siciliana e a produzioni di chimica verde nella città sarda. Nell'area industriale brindisina infatti sono presenti impianti che, per tipologia di processi e prodotti, sono classificabili fra quelli di eccellenza nazionale. Ne descriviamo alcuni dei più significativi.

- Lo stabilimento della **Versalis - Gruppo Eni** è il più efficiente dei quattro steam cracker della società localizzati a Porto Marghera, Brindisi, Priolo e Porto Torres ed è posizionato fra i primi 5 in Europa per le performance degli impianti. Le unità lavorative dirette impiegatevi sono 475, con una media di 320 indiretti; molto elevato, e in aumento rispetto al 2015, è stato il valore della produzione nel 2016, circa 100 le navi attraccate, sempre nello stesso anno, al molo ad esso asservito per il trasporto della materia prima, mentre 65 milioni di investimenti furono realizzati all'interno del sito nel periodo 2007-2010 ed altri 55 dal 2012 al 2015 (Dati di fonte aziendale). Vi si producono etilene e polietilene - di cui il sito vanta il primato produttivo in Italia e nel Mediterraneo - e si fornisce propilene al coinsediato impianto della LyondellBasell. I semilavorati aromatici e butadiene riforniscono altri stabilimenti della Versalis.

La fabbrica, dunque, strategica per l'economia cittadina e pugliese e per la chimica di base italiana, compete con alcuni impianti di maggiori dimensioni costruiti in Medio Oriente nelle aree petrolifere a 'bocca di pozzo' e vicini alle raffinerie che ne lavorano il greggio. La società è controllata dall'Eni, terzo gruppo italiano nel 2015 per fatturato, il cui pacchetto azionario di maggioranza relativa è detenuto dal Ministero dell'Economia e dalla controllata Cassa Depositi e Prestiti. Altre presenze locali dell'Eni sono - accanto ad Eni corporate (12 addetti), Eni Div.R&M (5) e Saipem (1) - quella della controllata Enipower, (cfr.il comparto energetico), e l'altra della Syndial con 10 persone, proprietaria di 280 ettari con assets costituiti da serbatoi dismessi e capannoni industriali che, posti in sicurezza i terreni adibiti a ex discarica, ha in corso di esecuzione anche quella della falda del sito. L'Eni ha così sul territorio circa 600 collaboratori diretti.

- Lo stabilimento coinsediato nell'area del Petrolchimico della **LyondellBasell** - 3° azienda chimica indipendente più grande al mondo - produce resine di polipropilene, utilizzando le tecnologie Spheripol e Sperizone. Le produzioni della prima sono impiegate per applicazioni di imballaggio, mentre quelle della seconda - che sono anche le prime commerciali al mondo nel loro genere - sono destinate alla costruzione di tubazioni, materiali per l'edilizia, prodotti per l'auto e per la casa. I dipendenti sono 160 - con 16,8 milioni di retribuzioni e prestazioni all'anno - cui si

aggiungono 80 addetti indiretti. Il sito acquista annualmente circa 18 milioni di euro di prodotti e servizi.

- Nella produzione di imballaggi flessibili spicca il sito della **Jindal Films**, anch'esso localizzato nel perimetro del Petrolchimico - che la multinazionale indiana ha acquistato dalla Exxon Mobil - per i film di polipropilene orientato di coestruso, laccato e metallizzato che impiega 180 addetti diretti. Nella fabbrica - estesa su una superficie di 85mila metri quadrati di cui 40mila coperti - nel 2016 è stato avviato un impianto di metallizzazione con una capacità di 10mila tonnellate annue, cui se ne è affiancato nella seconda metà del 2017 uno gemello, in grado di consolidare così la potenzialità dello stabilimento che sarà in grado di fornire grandi volumi di film MET di elevata qualità. Una volta completato, l'impianto sarà posto in linea con quello di estrusione dei film di 10,5 metri di larghezza, attualmente in fase di realizzazione. Tali investimenti pari a circa 49 milioni - cofinanziati da un Contratto di programma della Regione - hanno notevolmente elevato la competitività della fabbrica.
- Nella chimica fine, invece, assume rilievo nell'agglomerato industriale del capoluogo lo stabilimento della multinazionale farmaceutica francese **Sanofi**, fra i maggiori gruppi mondiali del settore. E' un impianto di eccellenza per la produzione di antibiotici, fra cui la rifampicina e la teicoplanina. Il sito dal giugno 2011 è stato interessato da un potenziamento delle linee produttive cofinanziato da un primo contratto di programma sottoscritto con la Regione Puglia nel 2009 per 20,3 milioni di investimenti ammessi e 5,6 milioni di agevolazioni concedibili, e da un secondo contratto sottoscritto con la stessa Regione nel 2014 per interventi pari a 28 milioni di euro con agevolazioni per 8,2 milioni. Vi lavorano 244 addetti, con 149 indiretti in attività di subfornitura e si stima che nel 2014 con un valore della produzione di circa 50 milioni di euro abbia generato effetti diretti, indiretti e indotti pari a 97 milioni di PIL.
- Rilevante anche l'attività della **Chemgas-Gruppo Sapio**, con impianti realizzati per soddisfare le aziende del polo petrolchimico, che distribuisce con pipeline collegate alle unità committenti azoto, ossigeno ed idrogeno compresso. Una nuova unità tecnologica in marcia dal 1997 abbina alle produzioni tradizionali azoto, ossigeno e argon liquefatti. Vi lavorano 23 unità.
- Altra presenza significativa è quella della **Ipem-Industria Petroli Meridionali**, operante nell'acquisto, stoccaggio e commercializzazione di gas di petrolio liquefatto e di altri combustibili liquidi e gassosi. Il suo deposito costiero - collegato con pipeline al pontile di Costa Morena, concesso ad uso esclusivo dall'Autorità portuale - è il più grande di GPL in Italia, con una capacità di stoccaggio di 52.100 metri cubi. Vi sono occupate 30 unità. La controllata Coperoil con 13 addetti effettua assistenza alla discarica di navi gasiere nel porto. Il prodotto movimentato annualmente si attesta a circa 300.000 tonnellate, 160 sono le navi gasiere in attracco, 2.000 le ferrocisterne caricate, mentre 10.000 sono le autobotti.

Nel 2016 il valore della produzione di Versalis, LyondellBasell, Jindal, Ipem, Sanofi, ha raggiunto complessivamente 1.543 milioni di euro<sup>102</sup>.

Nell'agglomerato di Brindisi e in Comuni della provincia insistono poi aziende chimiche minori, alcune delle quali utilizzano in larga misura semilavorati delle imprese maggiori,

---

<sup>102</sup> Dati di fonte aziendale

mentre qualche altra società opera nei montaggi e coibentazioni di grandi tubazioni in materiali plastici. Si segnalano fra le altre Angiplast, Areta, Biomateriali, Europlastic Sud, Ib-Chem, Isolamenti Puglia, Nuova resin Montaggi, Peritas, Resin piping, Termisol tecnica.

#### **B.4.2 Il settore aeronautico**

Brindisi è il primo polo del **comparto aeronautico** in Puglia, con circa 2.200 occupati diretti - cui si aggiungono quelli di industrie del settore ubicate in Comuni della provincia - precedendo Foggia e Grottaglie, sedi di 2 grandi stabilimenti della Leonardo Divisione Aerostrutture, e il secondo nel Mezzogiorno, dopo quello dell'hinterland partenopeo che vanta impianti di maggiori dimensioni per numero di occupati e quantità di produzioni, lavorazioni e manutenzioni e un indotto più esteso per unità locali e personale impiegato.

Le maggiori aziende insediate nell'area del capoluogo e in provincia sono riportate nella tabella seguente.

<b>Azienda</b>	<b>Numero di addetti</b>
Avio Aero	750
Leonardo Divisione Elicotteri	426
Salver	307
G.S.E.	246
Tecnomessapia 1 e 2	215
Dema	115
Industrial & Aeronautical painting	82
Processi Speciali	66
CMC	54
Avioman	31
Comer Calò	13
<b>TOTALE ADDETTI</b>	<b>2.305</b>

Il profilo produttivo delle tre imprese più grandi è il seguente:

- Il sito della **Avio-Aero** di Brindisi è considerato dal Gruppo di controllo uno dei maggiori centri mondiali per la revisione e manutenzione delle turbine classe LM, impiegate sia nella propulsione navale sia in campo industriale. Avio Aero già da anni è impegnata nella realizzazione di componenti per le turbine LM2500, installate a bordo di unità navali come le fregate Fremm, o le navi Cavour e Orizzonte della Marina Militare Italiana. Nella fabbrica hanno preso avvio anche le attività di revisione e manutenzione delle turbine LM600 utilizzate in campo industriale per la generazione di energia elettrica o sulle piattaforme per l'estrazione petrolifera e che si stanno affermando anche nel settore marino, essendo state già montate a bordo di circa 20 unità navali. Tali turbine sono basate sulla stessa architettura delle LM2500 e derivano tecnologicamente dallo stesso motore aereo il CF6 che vola sul Boeing 747. Si prevedono pertanto nel sito nuovi volumi di attività con l'impiego di tecniche più avanzate di pianificazione e gestione delle attività di manutenzione. Sono programmati inoltre nuovi investimenti che si richiameranno in seguito.

- Lo stabilimento locale della **Leonardo Divisione Elicotteri** (ex AgustaWestland) rappresenta tuttora il centro di eccellenza dei montaggi di strutture degli elicotteri prodotti. Nell'ambito del processo di costruzione realizzato nel sito, le operazioni prevalenti riguardano il montaggio strutture delle parti di elicotteri provenienti sia dai reparti interni della stessa fabbrica che da altre consociate, da altri impianti del Gruppo AgustaWestland e da fornitori esterni. Al momento, i montaggi finali delle parti di strutture finite di aeromobili comportano l'ottenimento dei seguenti modelli completi di elicottero e loro segmenti: NH90, AW101, AW149, AW169, AW 189. L'attività si svolge principalmente nel fabbricato 6 che prevede innanzitutto la produzione di lamierati, profilati e macchinati attraverso lavorazioni meccaniche di asportazione di truciolo, contornatura, pressatura, formatura, aggiustaggio e trattamenti termici per incrementare la durezza. All'interno dello stabilimento sono inoltre realizzati incollaggi del tipo metallo-metallo su pannelli attraverso imbastitura, trattamento in autoclave, finitura, insertatura e, ove necessario secondo programma, applicazione superficiale di *primer*. Vi lavorano 426 unità.
- L'impianto della **Salver-Magnaghi Aeronautica** del Gruppo Invesco sviluppa e produce manufatti in materiale composito avanzato e ibrido composito-metallo che sono successivamente assemblati come componenti strutturali di aeromobili prodotti, fra gli altri, da Leonardo Divisione Elicotteri, Airbus, Boeing, Piaggio, Bombardier, sia per programmi commerciali che militari. Nella fabbrica inoltre si costruisce - a latere del core business costituito da materiali in composito per i flap del Bombardier Cseries - un biposto leggero, lo Sky Arrow, in fibre di carbonio che è progettato dai tecnici di Magnaghi Aeronautica a Napoli e prodotto nel sito pugliese. 307 sono le unità occupate.

Nel 2016 il valore della produzione delle tre industrie maggiori e cioè Avio Aero, Leonardo Divisione Elicotteri e Salver si è attestato a 443 milioni di euro<sup>103</sup>.

#### B.4.3 Il settore energetico

Brindisi città è il primo **polo energetico** del Paese per capacità di generazione installata pari a 3.966 MW, dei quali:

- 2.640 MW nella Centrale Federico II dell'Enel produzione;
- 1.321 MW nella Centrale Enipower.

Il comparto occupa 1.231 persone fra diretti e indiretti sono suddivisi come indicato di seguito.

Centrale	Addetti diretti	Addetti indiretti
ENEL	450	580
ENIPOWER	107	50
A2A (dismessa)	44	-

- La **centrale Federico II dell'ENEL** a Cerano con i suoi 2.640 Mw, è la più potente del Paese per capacità installata - dopo la dismissione di quella di Montalto di Castro nel Lazio nella quale erano concentrati 3.600 Mw - ed è, con l'altra di

<sup>103</sup> Dati di fonte aziendale.

Civitavecchia, il sito di produzione dell'Enel che potrebbe generare tuttora in Italia la maggiore quantità di energia: una funzione di servizio al mercato nazionale, che la centrale di Brindisi continua a svolgere con rilevanti e persistenti ricadute economiche per il territorio locale. Tuttavia da tempo ormai l'impianto - al pari di altri alimentati in Italia da combustibili fossili - non produce al massimo delle sue potenzialità, sia per una riduzione dei consumi legata alla prolungata fase recessiva del periodo 2009-2014, e sia soprattutto per il forte incremento ormai strutturale registratosi nel Paese di generazione da fonti rinnovabili. Nel 2015 la produzione è stata di 13 terawatt/ora in diminuzione rispetto agli anni precedenti. Nel 2016 è la generazione di energia elettrica è scesa ancora, attestandosi a 8 terawatt/ora, ma è già stata ulteriormente ridotta nei primi mesi del 2017. Oggi la centrale impiega - insieme alle attività collaterali meno di 1.000 persone, quasi tutte residenti a Brindisi e provincia - 450 delle quali sono dipendenti dell'Enel Produzione, comprese quelle del Centro ricerche che affianca l'impianto. Sono invece circa 400 gli addetti di ditte terze impiegate nel suo perimetro in varie attività di supporto, mentre 180 lavorano in aziende per la logistica del carbone. Ogni anno la ricaduta economica sul territorio è di circa 95 milioni di euro, con intuibili effetti moltiplicativi, mentre l'80% dei lavori per le imprese esterne che concorrono all'esercizio riguarda società impiantistiche locali. Inoltre, fra le attività indotte sono da ricordare gli approdi delle navi carboniere che riforniscono la centrale e che hanno raggiunto, nei periodi di punta del suo esercizio, anche le 100 unità all'anno, creando benefici anche per l'Autorità portuale, con il gettito finanziario relativo allo sbarco del combustibile, scaricato con moderni sistemi di sollevamento più ecosostenibili rispetto ai precedenti, e capaci di abbattere lo spolverio sui moli di attracco delle navi.

A partire dal 2005 e sino alla fine del 2011 l'Enel ha investito 200 milioni di euro in opere mirate:

1. al miglioramento dei sistemi di abbattimento delle polveri da carbone, con modifiche strutturali al lungo nastro trasportatore;
2. alla costruzione del cristallizzatore per eliminare gli scarichi liquidi dei desolforatori;
3. alla già citata sostituzione nel porto dei vecchi scaricatori con nuovi impianti continui più ecosostenibili; 4) alla messa in opera di un sistema di lavaggio dei camion ancora impegnati nel trasporto del combustibile.

Nella centrale, poi, sono stati effettuati investimenti per l'ulteriore riduzione delle emissioni, oggi attestate su valori al di sotto di circa il 50% dei limiti di legge. L'Enel inoltre dal 2012 ha avviato, per completarli poi nel 2016, ulteriori investimenti per 300 milioni per migliorare ancora la sostenibilità e la competitività di un sito che resta strategico per il Paese. Gli interventi hanno riguardato la copertura del carbonile con le costruzioni di due dome in legno lamellare, i riscaldatori d'aria dei gruppi 1 e 4 e i corpi di bassa pressione delle turbine, i circuiti di aria dei fumi per il miglioramento dell'efficienza del sistema ambientale, i filtri a manica e i ventilatori di aria-gas dei gruppi 3 e 4, l'upgrading dei mulini, i ventilatori per aria principale e secondaria. Nel frattempo, si è sperimentato anche l'impianto per la cattura della CO<sub>2</sub>, realizzato nel locale Centro ricerche e che venne inaugurato il 1° marzo del 2011.

- La **centrale di Enipower**, con 107 addetti diretti e 50 indiretti, e una potenza installata di 1.321 Mw, è la più grande fra quelle italiane della controllata dell'Eni e realizzò ulteriori investimenti per 158 milioni di euro fra il 2012 e il 2014. Essa si compone di tre unità entrate in esercizio commerciale fra il 2005 e il 2006, mentre sino al 2002 la capacità era di 302 Mw. Le unità 2 e 3 sono interconnesse con il petrolchimico, utilizzando gas residui della Versalis. L'Enipower inoltre ha previsto altri investimenti per migliorare ulteriormente l'ecosostenibilità pari a 86 milioni di euro.
- La **centrale di Edipower** è ormai disattivata e la società di controllo che è la **A2A** ha messo a punto un nuovo investimento sempre nel settore energetico che prevede tra l'altro la realizzazione di un impianto solare termodinamico con l'impiego di innovazioni messe a punto dal Gruppo Magaldi, che la stessa A2A sta sperimentando come primo impianto al mondo nella sua centrale a San Filippo del Mela nel Messinese.
- Nel 2016 le centrali dell'Enel e dell'Enipower hanno generato complessivamente un valore della produzione pari a 850 milioni di euro<sup>104</sup>.

#### **B.4.4 Le dodici aziende leader dei comparti trainanti**

Complessivamente, dunque, il valore della produzione delle 12 aziende top player di chimica, aeronautica, energia, alimentare e automotive - Versalis-Eni, LyondellBasell, Jindal, Sanofi, Ipem, Avio-Aero, Leonardo Divisione Elicotteri, Salver, Enel, Enipower, SRB e TI Automotive - è ammontato nel 2016 (cfr. tab.5) a 3,1 miliardi di euro<sup>105</sup>.

Riportiamo nella tabella seguente il valore del fatturato/valore della produzione 2016 (milioni di euro) delle 12 più grandi società industriali insediate nell'agglomerato del capoluogo.

<b>Azienda</b>	<b>Fatturato/valore della produzione (mln di euro) – dato aggregato per settore</b>
Avio Aero Leonardo Divisione Elicotteri Salver	443
ENEL ENIPOWER	850
Versalis LyondellBasell Jindal Films Ipem Sanofi	1.543
Euro SRB (ex Sfir) TI Auto	270

Fonte: Direzioni aziendali

<sup>104</sup> Dati di fonte aziendale.

<sup>105</sup> Anche tale dato è la somma di singoli addendi forniti dalle varie imprese e presentati in forma aggregata per rispettare il riserbo aziendale.

Il comparto energetico con le 2 grandi centrali in esercizio, avendo generato nel 2016 un valore della produzione di 850 milioni, ha contribuito per circa il 27% a quello totale dei 12 maggiori impianti dell'agglomerato industriale di Brindisi.

Prescindendo, pertanto, da ogni pur doverosa considerazione sul ruolo nazionale del polo energetico brindisino, la tuttora elevata incidenza nel 2016 del valore della sua produzione e degli addetti diretti e indiretti delle due centrali sui totali dell'una e degli altri dei 12 top player del territorio, rende improponibile ogni ipotesi di ridimensionamento del sistema di generazione elettrica dell'area senza l'adeguato incremento della produzione da fonte rinnovabile.

Il capoluogo inoltre - accanto a industrie chimiche, aeronautiche ed energetiche - ospita numerose aziende meccaniche, edili e di servizi industriali di supporto alle imprese maggiori con una gamma di interventi manutentivi ordinari e straordinari, produzioni e lavorazioni di pezzi specifici, pulizie industriali e servizi vari.

Molte di esse - impegnate ormai da anni in subforniture per industrie con impianti di processo (come quelli chimici e le centrali), o con produzioni a tecnologia avanzata (come le aeronautiche) e che sono tutti competitor di livello internazionale - manifestano capacità realizzative grazie a qualificate professionalità del loro personale, e lavorano con parchi macchine avanzati e certificazioni di qualità, con cui soddisfano una grande committenza che, dovendo incorporare nei suoi prodotti finali beni e servizi di supply chain specializzate, filtra con rigorose procedure di qualificazione i subfornitori, e manda a gara larga parte delle sue commesse, sottoponendo così il microcosmo delle aziende locali che vi partecipa a crescenti stress competitivi su prezzi e qualità delle prestazioni.

Fra le aziende meccaniche ed edili locali emergono Leucci Costruzioni, Alfer, B.G.M, Bersud, CM Engineering, Advanced Control Systems, Co.l.mec, E-Tecno, Epi, Falcon Service, Iba-Centro Meridionale, Impes Service, Leucci Group, Muccio, Revisud, Sartori Sud, Scandiuizzi, Special Inox, TS Impianti, Tecnogal Service, per un totale di circa 1.000 addetti diretti, a tempo indeterminato e interinali.

## B.5 Polo di Lecce

Spicca nel comparto **metalmecanico** lo stabilimento - insediato nell'agglomerato Lecce-Surbo gestito dal Consorzio ASI - della CNH Industrial con quasi 600 occupati diretti e 500 nelle attività indotte che costruisce macchine movimento terra, esportate su diversi mercati.

Altre rilevanti industrie metalmeccaniche locali insediate sempre fra Lecce e Surbo e in altri centri della provincia come Maglie e Galatina sono:

- Lasim - 365 addetti, attiva nell'indotto auto che fornisce pezzi anche per le produzioni della FCA a Melfi;
- Cog (radiatori per auto);
- Alcar (componentistica per il movimento terra) con 290 occupati e un altro impianto nel Torinese;
- Fonderie de Riccardis;
- gruppo TO.MA (estrusi in alluminio, con annessa fonderia e impianti di verniciatura),
- Ecomet che tratta rottami di ferro in grandi volumi;
- Giannuzzi (equipaggiamenti per aerei);

- Officine Ricciato (allestimento veicoli);
- Rossi (ex S.ME.I) (meccanica di precisione);
- Zicongam (rivestimenti);
- D.F.V. (verniciatura di alluminio)

ed altre di minori dimensioni.

Alcune di queste imprese (Cog, Lasim, De Riccardis, Giannuzzi, S.ME.I., Ecomet) hanno investito negli ultimi anni (godendo in taluni casi di incentivi della Regione a valere sui fondi UE) e oggi possono affrontare le nuove sfide sui rispettivi mercati con ottime chance di vincerle.

Nel Salento opera anche la Nardò Technical Center, che possiede e gestisce nell'omonima città un sistema di piste di collaudo fra i più avanzati in Europa e dal 2012 controllata dalla Porsche Engineering.

Nell'**agroalimentare**, fra poco più di 20 rinomate case vinicole, sono divenuti leader anche sui mercati esteri i marchi Leone de Castris, Conti Zecca, Cantele, mentre in altre branche del settore si segnalano, fra le imprese di piccole e medie dimensioni:

- IN.T.E.RFrutta;
- il salumificio Scarlino,
- la già ricordata Jentu,
- lo storico pastificio Cavalieri a Maglie,
- la Quarta caffè e la Valentino caffè a Lecce,
- l'Oleificio Cazzetta,
- l'Aia vecchia,
- il Molino del Salento,
- il Caseificio Foscarini di Maglie,

Molto diffuso inoltre è un artigianato conserviero di qualità che tratta partite di ortaggi prodotti dall'agricoltura del territorio.

Nel settore **estrattivo**, nell'area di Corsi si estrae la rinomata 'pietra leccese', lavorata ed esportata da aziende fra le quali emerge la Pi.Mar.

Nel **legno-mobilito** sono ormai diffuse da anni costruzioni di arredi domestici e mobili da cucina come alla Inden, fra le maggiori nel settore in Puglia.

Nel **farmaceutico** emergono la Lachifarma a Zollino e la Pr Chimica, la prima, produttrice fra gli altri di farmaci antimalarici, esportati nei Paesi colpiti dal morbo, e la seconda di antiossidanti naturali senza sostanze chimiche.

Nella lavorazione di fibre poliestere si segnala la Softex a Galatone. Nel settore dell'informazione della carta stampata è radicato da anni nelle tre province del Salento Il Nuovo Quotidiano di Puglia del Gruppo Caltagirone, mentre fra le televisioni locali si è affermato ormai da tempo il Gruppo Telerama.

Nel comparto **cementiero** spicca il grande stabilimento della Colacem a Galatina, fra i maggiori produttori in Italia, controllato dall'omonima società umbra, divenuta ormai una multinazionale che nel 2014 ha fatturato come Gruppo oltre 230 milioni, occupando 1.000 addetti in tutti i suoi siti in Italia e all'estero.

Nella **cartotecnica** produce da anni l'imponente scatolificio della Imballaggi Lubelli di Galatone, mentre nell'ICT operano fra le altre imprese i grandi call center della multinazionale svedese Transcom, quello del Gruppo Call & Call a Casarano e la Comdata, quest'ultima con oltre 1.000 addetti a Lecce.

Nell'**edilizia** emergono tuttora la Igeco e la Leadri attive soprattutto nell'edilizia pubblica.

Nel vasto settore dei lavori ferroviari si segnalano ormai da anni per interventi eseguiti in diverse regioni italiane la Armafer del Dr. Michele Morelli e la Fersalento.

Nella costruzione di solai prefabbricati e altri materiali per l'edilizia emergono la ITO fra Cutrofiano e Corigliano e la I.Prec, entrambe dell'imprenditore Livio Nisi.

Una menzione particolare poi meritano le numerose start-up e gli spin-off generati dall'Ateneo di Lecce che sotto questo profilo si segnala fra i più fecondi e qualificati del Mezzogiorno.

Si consideri poi il **tessile-abbigliamento-calzaturiero** che sino ai primi anni Duemila era ancora il primo comparto manifatturiero nel Salento per numero di addetti e volume di esportazioni, ma che nell'ultimo decennio ha subito soprattutto nei calzaturifici maggiori, ovvero Filanto e Nuova Adelchi, drastiche ristrutturazioni estese alle piccole imprese del loro indotto che ne hanno causato la scomparsa con dolorose e massicce perdite di occupazione.

La produzione calzaturiera continua tuttora con successo presso la Leo Shoes, la Iris Sud - controllata ormai dai Giapponesi della Onward Kashiwaya che opera in Europa come Onward Luxory Group - e la Elata, antica industria calzaturiera salentina fondata nel 1924, mentre 'contoterzismo' di qualità si realizza per i marchi di Della Valle e Ferragamo da laboratori calzaturieri di Presicce e Casarano.

Filati si producono alla Canepa di Melpignano, berretti alla Borsalino di Maglie e maglierie di qualità alle Industrie tessili Barbetta di Nardò.

Sono peraltro ancora molto diffusi in diversi comuni salentini laboratori di produzione per conto terzi di biancheria intima, capi di abbigliamento femminile, e altri indumenti per grandi marchi nazionali che hanno saputo selezionare i loro fornitori, individuando proprio in questo territorio una consolidata esperienza soprattutto di lavoro femminile.

Si segnala poi nella produzione del relativo articolo la Nobel materassi di Galatone. Nel Salento infine, sia pure in misura diversificata nelle sue diverse aree, è diffuso e ha resistito in buona misura alla crisi degli ultimi anni un tessuto di imprese artigiane di produzione e di servizi, dal settore artistico a quello agroalimentare, che costituisce tuttora una risorsa preziosa per l'economia territoriale.

Questo apparato industriale e manifatturiero, se da un lato fra il 2009 e il 2013 è stato duramente investito dalla recessione, dall'altro in molte delle sue aziende ha saputo reagire con innovazioni di processi e prodotti, ricapitalizzazioni, ampliamenti di capacità e più aggressive politiche di marketing che hanno salvato e rilanciato le imprese più dinamiche e qualificate, conservando così al territorio salentino una consistente base produttiva con la sua occupazione.

### **B.5.1 L'agglomerato industriale di Lecce-Surbo**

Nell'agglomerato si localizzano alcune delle più importanti aziende della provincia, tra cui: CNH Industrial, Lasim, Cog, Alcam, Rossi, Quarta Caffè, Valentino Caffè, Transom.

### ***B.5.2 L'agglomerato industriale di Galatina-Soletto***

L'area di Galatina-Soletto si segnala per la presenza della grande Cementeria del Gruppo Colacem – uno dei maggiori in Italia alle spalle di Italcementi, Buzzi Unicem e Cemistir – e di numerose PMI e aziende artigiane nei settori alimentari (Novelli, Oleificio Santo Stefano, Il Buongustaio); del tessile-abbigliamento (Tex Service, T.I.Confezioni, DI Tundo, Primiceri Spose, Officina Tessile, Oceans, Regi Manifatture D'Abbigliamento, Lu.do.di, Latino Maria Grazia), della meccanica (Zincogam, Giurgola, Crc, K.p. Elettronica, Donadei, Metallinfissi), del legno-mobilia (Kubico, Artema arredamenti, Sunwood, Passioni D'arredo, Mobil Art), dei materiali per l'edilizia (Pietro De Pascalis, Il Capitello, D.m. Design,) , della chimica (Pierre), dell'editoria (Congedo Graziano), dei call center (Call marketing).

### ***B.5.3 L'agglomerato industriale di Nardò-Galatone***

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

L'agglomerato è completo di infrastrutture primarie: acquedotto potabile e industriale, fognatura nera, tecnologica e bianca, impianto di depurazione di acque industriali e civili, impianto di pubblica illuminazione, impianto di videosorveglianza, rete viaria completa al 60%.

L'agglomerato in oggetto ha una superficie complessiva pari ad Ha 151 nei quali sono insediate un numero di 67 ditte, che occupano 75 lotti per un complessivo di Ha 106, allo stato risultano circa numero 5 capannoni vuoti e restano, pertanto, disponibili circa Ha 45.

Nell'agglomerato intercomunale si segnalano Pmi nel settore agroalimentare (Mondialcarni, Calosm, Fg Food, Giaffreda Antonio, DF Ristoservice), nel tessile-abbigliamento (Luciano Barbetta, Maglificio Pedone, Sud maglia, Lubello, Confezioni salentine, Le Style, Sambati, Giovanna Cavalerà, Officine della Moda), della cartotecnica (Lubelli, Igiemme Industria Cartoplastotecnica, Cala), della meccanica (Nuova Fise, Paltek, Falco, Bonsegna, Tecno Metal, Affiltecnica Salentina, Tmi aspirazione impianti, Keyteam), del legno (Copertininfissi, Russo Infissi), delle materie plastiche (Gima, Tecno Bebè, Carafa, Teknofoam, Softex), dei materiali per l'edilizia (Primiceri manufatti).

## C. Le specializzazioni settoriali nelle aree molisane della ZES

Come già sottolineato nel capitolo introduttivo, non è immediato, per il Molise, proporre una specializzazione settoriale netta per area geografica, tuttavia è possibile delineare una segmentazione di massima che, tradizionalmente, vede una vocazione produttiva legata all'automotive, all'agroalimentare, alla chimica e al turismo per l'area costiera; all'agroalimentare e alla manifattura per l'area centrale; al tessile e al meccanico per l'area occidentale.

In ogni caso la straordinaria opportunità legata all'attivazione della ZES, le prime esperienze relative alla concreta attivabilità delle specializzazioni intelligenti, come definite e condivise, rispetto alla programmazione 2014-20 ed al meccanismo fiscale del credito di imposta, hanno portato a non definire una architettura stringente di limitazione settoriale, in considerazione della potenziale domanda intercettabile, purché comunque sostenibile e coerente con la cultura industriale locale, con le condizioni infrastrutturali e logistiche al contorno e con gli elementi di interconnessione con la Regione Puglia.

### C.1 Il quadro di riferimento sulle attività di specializzazione territoriale

Al fine di individuare le tipologie di attività di maggiore coerenza con il territorio è possibile fare riferimento a due documenti di recente pubblicazione che hanno avuto ad oggetto temi analoghi: la *Strategia di Specializzazione Intelligente del Molise* (RIS3), la cui versione definitiva è stata rilasciata nel 2016, e il *Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Venafro-Campochiaro-Bojano e aree dell'indotto* (PRRI), di cui al paragrafo precedente, elaborato nel 2017.

La Regione Molise nella definizione della **Strategia di Specializzazione Intelligente**<sup>106</sup> (RIS3 Molise) che costituisce il quadro strategico per il disegno e l'attuazione degli interventi delle politiche di Ricerca, Sviluppo tecnologico e Innovazione nell'ambito della Programmazione 2014/2020, ha seguito un percorso complesso che, con il coinvolgimento del partenariato istituzionale, economico e sociale ha portato ad individuare quattro ambiti di intervento su cui concentrare l'azione delle proprie politiche di innovazione. Tali ambiti sono: il *Sistema agroalimentare*; le *Industrie culturali, turistiche e creative*; le *Scienze della vita e l'Innovazione nel sistema ICT*.

Il **Sistema agroalimentare** rappresenta un sistema esistente da consolidare, con buone prospettive di sviluppo. Gli obiettivi prioritari di intervento individuati in relazione a tale ambito sono costituiti, tra gli altri, dall'incremento della produttività agricola, della qualità dei prodotti finali e della diversificazione, attraverso la promozione e lo sviluppo delle varietà locali e tradizionali con una piena utilizzazione e valorizzazione di prodotti tipici; la promozione della cultura d'impresa; la tutela del territorio e della zootecnia familiare; il miglioramento delle infrastrutture fisiche e dei servizi di supporto; la certificazione dei processi di produzione dei prodotti agricoli per accedere ai mercati nazionali ed internazionali attraverso percorsi di nicchia; la facilitazione dell'accesso al credito e a strumenti di gestione e mitigazione dei rischi legati alle attività imprenditoriali nel settore.

Le **Industrie culturali, turistiche e creative** rappresentano un ambito importante con funzioni di leva per aree e modelli di business con grandi potenzialità, in termini di occupazione ad alto valore aggiunto. L'obiettivo è ricostruire, attorno a specifiche qualità

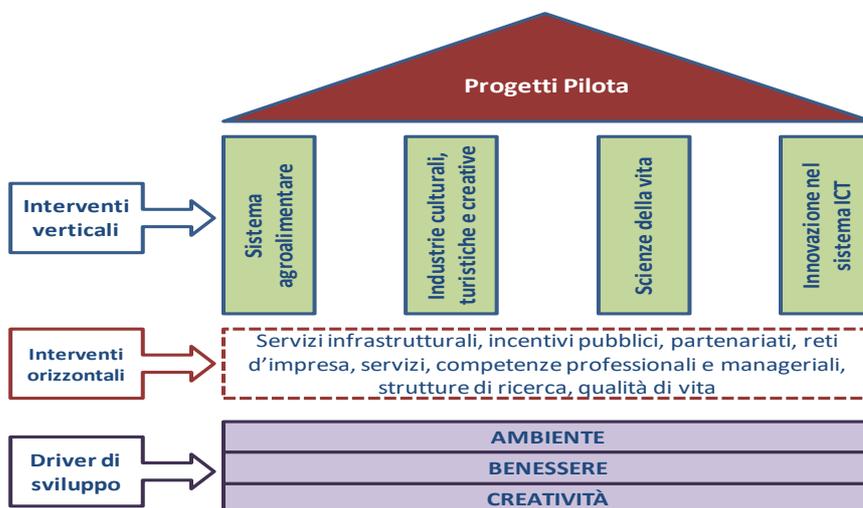
<sup>106</sup> <http://www.innovamolise.it/home/ris3-molise/smart-specialisation-strategy>

ambientali, alimentari, storiche e paesaggistiche, sistemi di partecipazione e sinergie che siano essi stessi qualità di vita ed energia capace di attrarre persone ed investimenti dall'esterno. Lo sviluppo del settore turistico rappresenta un naturale effetto delle iniziative proposte in quest'ambito: un ambiente protetto, la tutela del patrimonio culturale, l'attenzione alla qualità dei processi agricoli e di produzione alimentare, le strategie di valorizzazione della salute e del benessere dell'individuo rappresentano le condizioni di attrattività per particolari segmenti del mercato turistico.

Le **Scienze della vita** rappresentano, soprattutto per il Molise, che presenta indici di vecchiaia preoccupanti, un ambito in cui sviluppare chiare strategie e dare risposte ad esigenze relative alla salute, all'invecchiamento, agli alimenti, all'ambiente e allo sviluppo sostenibile.

L'**Innovazione nel sistema ICT** rappresenta un ambito con buone prospettive di sviluppo. Oltre ad investimenti finalizzati alla modernizzazione dei servizi erogati dalla Pubblica Amministrazione, la Regione Molise focalizza i propri sforzi nell'incentivare la ricerca di soluzioni tecnologiche innovative rivolte anche a settori tradizionali.

#### Driver di Sviluppo e Interventi verticali e orizzontali RIS3



Gli ambiti prioritari sono stati selezionati in coerenza con le traiettorie di sviluppo trasversali (driver) di riferimento della Strategia, definite in “Ambiente”; “Benessere” e “Creatività”. L’analisi dei dati e il confronto partenariale, in fase di definizione della RIS3, hanno fatto emergere, inoltre, una dinamica di interesse verso l’ambito dell’Automotive e delle costruzioni, che rappresentano elementi concreti e determinanti di formazione del PIL e di disponibilità occupazionale per la regione. Attualmente, alla luce di quanto sta affiorando nella fase di attuazione del POR FESR FSE 2014-2020, di cui la RIS3 è parte integrante, è in atto un processo di revisione della Strategia che probabilmente porterà anche ad un aggiornamento della selezione degli ambiti di intervento.

In relazione al secondo elemento di analisi per la definizione delle tipologie di attività che hanno maggiore coerenza con il territorio, l’Agenzia Nazionale per l’Attrazione degli investimenti e lo sviluppo d’impresa (Invitalia), nell’ambito delle proprie attività istituzionali relative alla gestione degli strumenti di intervento in aree di crisi, ha lanciato, nel 2016, una call per la raccolta di manifestazioni di interesse ad investire nell’area di crisi industriale di Venafro-Campochiaro-Bojano e aree dell’indotto molisano. L’analisi delle risposte alla call

ha evidenziato una concentrazione delle manifestazioni d'interesse per investimenti produttivi nei seguenti settori:

- manifatturiero (con prevalenza di: confezione di articoli di abbigliamento; fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali; fabbricazione di macchinari ed apparecchiature; fabbricazione di prodotti in metallo; industrie alimentari);
- turismo;
- trasporto e magazzinaggio.

I contenuti delle manifestazioni di interesse sono stati presi in considerazione nell'ambito dell'attuazione del citato "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Venafro-Campochiaro-Bojano e aree dell'indotto", a cui stata applicata la normativa relativa alla legge n. 181/1989, attraverso l'adozione di un Avviso pubblico<sup>107</sup>.

Il PRRI<sup>108</sup>, allegato all'Accordo di Programma, ha individuato, quindi, i seguenti ambiti prioritari per gli investimenti:

- attività connesse ai settori iniziali di crisi (agroalimentare, tessile-abbigliamento, meccanica e componentistica di servizio) e relativo indotto;
- ambiti con maggiori potenzialità competitive, in linea con la strategie di specializzazione intelligente regionale: industrie della salute, benessere, qualità della vita e welfare; industrie della creatività; cultura, turismo ed ambiente; settori di grande innovazione e della ricerca; Information and Communications Technology (ICT); automotive.

In conclusione, tenendo conto di quanto emerso dalla selezione degli ambiti condotta attraverso la RIS3 e di quelli individuati attraverso l'elaborazione del PRRI, gli ambiti specifici di interesse per il Molise sono sintetizzabili nei seguenti comparti: *agroalimentare, tessile-abbigliamento, meccanica e componentistica di servizio, industrie della salute, benessere, qualità della vita e welfare; industrie della creatività, con particolare riferimento al sistema moda; cultura, turismo ed ambiente; settori di grande innovazione e della ricerca; Information and Communications Technology (ICT); automotive e costruzioni.*

## C.2 L'Innovazione in Molise

Tra i parametri che vengono presi in considerazione nell'analisi della struttura socio economica di un territorio, rientrano anche quelli relativi allo stato di ricerca e innovazione. A tal fine, sono proposti i risultati delle analisi condotte dalla Commissione Europea, in relazione al Molise. In base al *Regional Innovation Scoreboard 2017*<sup>109</sup>, rapporto elaborato dalla Commissione europea che presenta una valutazione comparativa del rendimento dei sistemi innovativi di 220 regioni di 22 Stati membri dell'UE e di Norvegia, Serbia e Svizzera, le regioni europee sono state classificate nelle categorie Leader regionali dell'innovazione, Innovatori regionali forti, Innovatori regionali moderati e Innovatori

---

<sup>107</sup> Cfr. Par. 1.4

<sup>108</sup> <https://www.invitalia.it/-/media/invitalia/documenti/rilanciamo-le-aree-di-crisi-industriale/venafro-campochiaro-bojano/progetto-di-riconversione-e-riqualificazione-industriale-venafro-campochiaro-bojano.pdf?la=it-it&hash=D2BFC4E7D837A396D985A8F8598CEC42EC0CB102>

<sup>109</sup> [https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/regional\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/regional_en)

regionali modesti. Suddividendo ulteriormente ciascun gruppo in un terzo superiore (contraddistinto da un “+”), un terzo centrale e un terzo inferiore (contraddistinto da un “-”) si ottiene una ripartizione più dettagliata. Le regioni più innovative sono classificate come “leader dell’innovazione +”, mentre quelle meno innovative come “innovatori modesti -”. Il Molise appartiene al gruppo centrale della categoria **moderate innovator** con un rendimento innovativo che è cresciuto nel tempo.

	Data	Normalised score	Relative to	
			IT	EU
Tertiary education	32.4	0.442	138	80
Lifelong learning	7.7	0.375	104	80
International scientific co-publications	641	0.326	85	78
Most-cited scientific publications	9.2	0.597	91	109
R&D expenditures public sector	0.36	0.381	76	70
R&D expenditures business sector	0.28	0.188	56	41
Non-R&D innovation expenditures	±	0.257	±	±
Product/process innovations	±	0.357	±	±
Marketing/ org. innovations	±	0.330	±	±
SMEs innovating in-house	±	0.362	±	±
Innovative SMEs collaborating	±	0.216	±	±
Public-private co-publications	22.3	0.126	51	43
EPO patent applications	0.43	0.116	38	30
Trademark applications	2.33	0.247	64	63
Design applications	0.31	0.274	49	53
Employment MHT manuf./KIS services	15.0	0.538	97	101
Exports of MHT manufacturing	52.8	0.624	106	99
Sales new-to-market/firm innovations	±	0.446	±	±
Average score	--	0.345	--	--
Country EIS-RIS correction factor	--	0.804	--	--
Regional Innovation Index 2017	--	0.277	--	--
RII 2017 (same year)	--	--	82.8	61.0
RII 2017 (cf. to EU 2011)	--	--	--	62.6
Regional Innovation Index 2011	--	0.255	--	--
RII 2011 (same year)	--	--	76.5	57.7
RII - change between 2011 and 2017	--	4.9	--	--

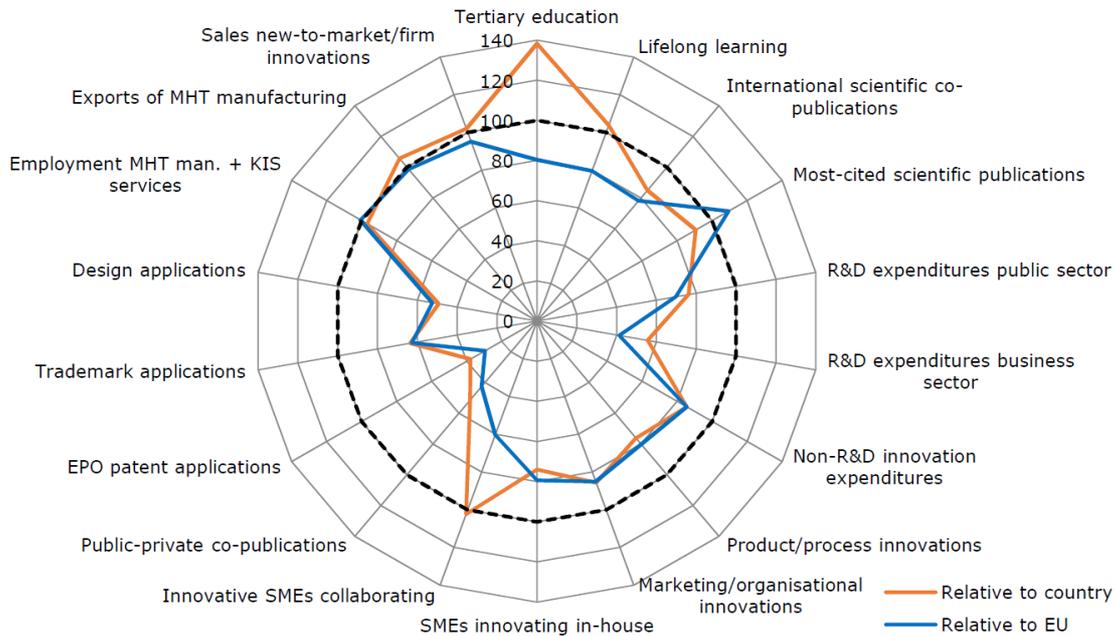
#### Molise (ITF2): Regional Innovation Index

##### *Regional Innovation Scoreboard 2017*

Secondo i dati riportati nel Regional Innovation Scoreboard 2017, i punti di forza del Molise sono in particolare da individuarsi nelle citazioni di pubblicazioni scientifiche, rispetto all’UE, e nel buon livello di educazione terziaria (rispetto al dato nazionale), mentre tra i principali punti di debolezza si registrano, invece, la scarsa densità brevettuale ed il basso livello della spesa privata per ricerca e sviluppo.

Il grafico radar, di seguito riportato, evidenzia la performance del Molise confrontata con quella dell’Italia (linea rossa) e dell’UE (linea blu), esprimendo, in maniera chiara, i punti di forza e di debolezza.

### Molise (ITF2): Punti di forza e di debolezza rispetto all'Italia e all'UE



#### Regional Innovation Scoreboard 2017

La tabella di sintesi riportata di seguito mostra, infine, dati che evidenziano le maggiori differenze strutturali rispetto al Paese e all'UE. Dall'analisi si evince la scarsa urbanizzazione della regione e una concentrazione dell'occupazione, sempre in rapporto ai dati nazionali ed europei, nel settore agricolo, nelle costruzioni e nella pubblica amministrazione. Il PIL pro capite regionale risulta essere più basso rispetto a quello dell'Italia e dell'UE, con una crescita negativa.

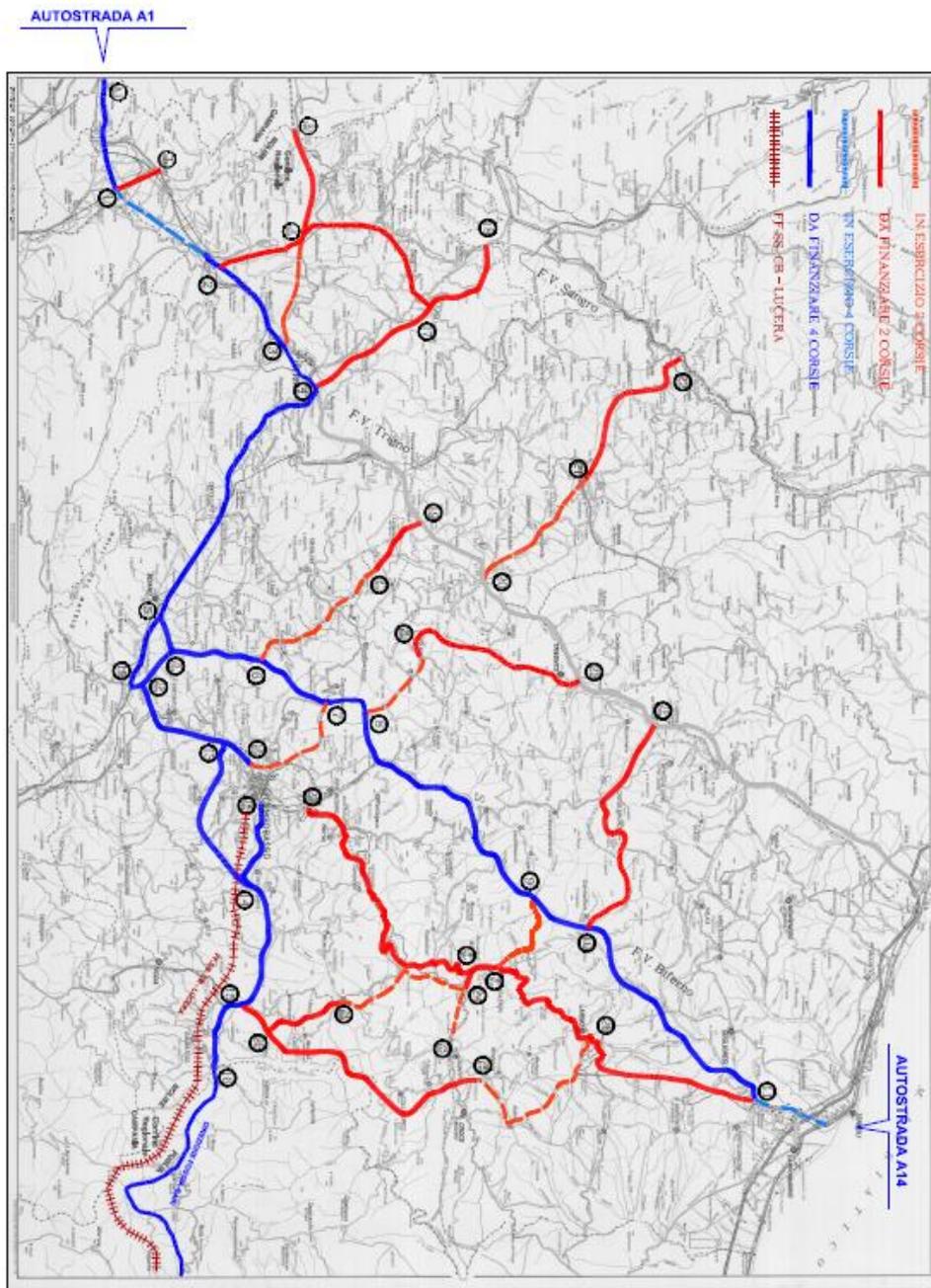
	ITF2	IT	EU28
<b>Share of employment in:</b>			
Agriculture & Mining (A-B)	7.0	3.8	5.1
Manufacturing (C)	16.9	18.5	15.5
Utilities & Construction (D-F)	10.2	8.7	8.5
Services (G-N)	56.0	63.0	63.2
Public administration (O-U)	9.8	6.0	7.1
<b>Average employed persons per enterprise (firm size), 2013-2014</b>			
	2.4	3.7	5.4
<b>GDP per capita (PPS), 2014</b>	18900	26600	27600
<b>GDP per capita growth (PPS), 2010-2014</b>	-2.13	0.09	2.00
<b>Population density, 2015</b>	70	201	117
<b>Urbanisation, 2015</b>	43.4	76.2	74.1
<b>Population size, 2016 (000s)</b>	310	60670	510280

#### Molise (ITF2): Tabella di sintesi

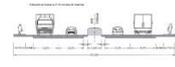
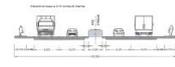
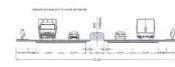
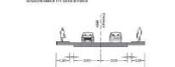
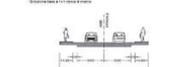
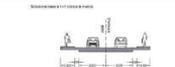
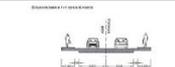
#### Regional Innovation Scoreboard 2017

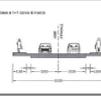
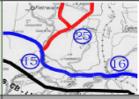
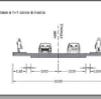
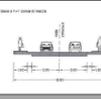
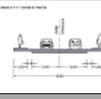
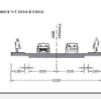
### C.3 Il fabbisogno infrastrutturale nelle aree industriali del Molise

Di seguito, ai fini di un approfondimento puntuale dello stato dell'arte e dei fabbisogni essenziali, sono rappresentate in successione, la rete infrastrutturale attuale del Molise, il dettaglio specifico delle infrastrutture nei poli ZES, un quadro parametrico sintetico di investimenti infrastrutturali complessivi ed in area ZES, da ipotizzare come prioritari in uno scenario di attribuzione di risorse Cipe, come condiviso per altro anche nell'incontro del 20 febbraio alla presenza del Ministro.



La scheda di seguito redatta riguarda l'ammodernamento, il completamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche viarie, ferroviarie e portuali. Tali opere sono finalizzate a migliorare e a potenziare l'accessibilità e l'intermodalità del territorio regionale e interregionale (Puglia, Abruzzo e Campania) al fine di risolvere i problemi di isolamento della Regione Molise e ridare slancio alla mobilità di persone e merci, favorendo altresì lo sviluppo delle attività produttive, economiche e sociali.							
TRATTO	COROGRAFIA	km	TIPOLOGIA STRADA	COSTO A KM	COSTO TOTALE INTERVENTO	NOTE	
TRATTO A1--1		9,50		€ 15.000.000,00	€ 142.500.000,00	Tale collegamento si realizzerà tramite un asse stradale a scorrimento veloce che si innesterà sulla autostrada A1 mediante uno svincolo nei pressi di Mignano Monte Lungo (CE) ricongiungendosi alla variante S.S. 85 già realizzata da ANAS ed in esercizio nel territorio di Venafro (IS).	
TRATTO 2--3		10,56		€ 15.000.000,00	€ 158.400.000,00	Dalla variante S.S. 85 già in esercizio, alla città di Isernia (IS). Tale asse stradale a scorrimento veloce ricalca in parte il tracciato esistente.	
TRATTO 3--4		4,52		€ 15.000.000,00	€ 67.800.000,00	Tratto che collega Isernia sud all'innesto con la fondovalle del Trigno (IS) e Isernia Calstel di Sango. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 4--5		24,30		€ 15.000.000,00	€ 364.500.000,00	Tratto Isernia - Bojano con innesto sulla fondovalle del Biferno. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 5--6		10,44		€ 15.000.000,00	€ 156.600.000,00	Tratto fondovalle del Biferno con innesto sulla Fresilia. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 6--7		7,09		€ 15.000.000,00	€ 106.350.000,00	Tratto Fresilia - Rivolo (direzione Campobasso). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 7--8		3,36		€ 15.000.000,00	€ 50.400.000,00	Tratto innesto Rivolo - Fossaltina. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 8--9		23,24		€ 15.000.000,00	€ 348.600.000,00	Tratto che collega la Fossaltina con il bivio di Casacalenda (CB). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 9--10		5,44		€ 15.000.000,00	€ 81.600.000,00	Tratto che collega il bivio di Casacalenda (CB) con innesto bivio di Guardiafiera (CB). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 10--11--A1		21,52		€ 15.000.000,00	€ 322.800.000,00	Tratto che collega il bivio di Guardiafiera (CB) con il tratto autostradale A14- Questo asse stradale a scorrimento veloce, in parte ricalca il vecchio tracciato e in parte, in corrispondenza del Lago Liscione, è previsto un nuovo tracciato che baipassa sulla sponda sinistra del lago eliminando l'interferenza con il bacino idrico.	
TRATTO 5--12		6,20		€ 15.000.000,00	€ 93.000.000,00	Tratto che collega Bojano (CB) - Bivio di Guardiafiera (CB) con innesto statale 87 direzione Benevento (BN). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 5bis--12		4,84		€ 15.000.000,00	€ 72.600.000,00	Tratto che collega Guardiafiera zona PIP Vinchiatturo con la Fondovalle del Biferno. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 12bis--13		9,15		€ 15.000.000,00	€ 137.250.000,00	Bretella di collegamento S.S. 87 - Benevento - Campobasso. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	
TRATTO 13-13bis		2,89		€ 15.000.000,00	€ 43.350.000,00	Bretella di collegamento S.S. 87 - Benevento - Campobasso. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.	

INFRASTRUTTUR VIARIE DA COMPLETARE	TRATTO	13-14		km	14,19		€ 15.000.000,00	€ 212.850.000,00	Tratto che collega S.S. 87 direzione Foggia (FG). Asse stradale a scorrimento veloce di nuova realizzazione.
	TRATTO	14-14bis		km	7,73		€ 15.000.000,00	€ 115.950.000,00	Tratto che collega Campobasso - S.S. 645 (fondovalle Tappino) direzione Foggia. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
	TRATTO	14-15		km	11,14		€ 15.000.000,00	€ 167.100.000,00	Tratto che collega Fondovalle del Tappino - S.S. 645 (fondovalle Tappino) direzione Foggia con la S.S. 212 (bivio di Pietracatella). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
	TRATTO	15-16		km	6,91		€ 15.000.000,00	€ 103.650.000,00	Tratto - S.S. 645 (bivio di Pietracatella) - Ponte 13 archi ( confine regionale) direzione Foggia. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
	TRATTO	16-Lucera		km	47,00		€ 15.000.000,00	€ 705.000.000,00	Tratto confine Regione Molise - Lucera (FG) di competenza della Regione Puglia.
	TRATTO	1-1bis		km	4,06		€ 15.000.000,00	€ 60.900.000,00	Nuova costruzione strada a due corsie che collega la strada a scorrimento veloce variante S.S. 85 già realizzata da ANAS ed in esercizio nel territorio di Venafrò (IS) con il centro di Venafrò (IS).
	TRATTO	2-2bis		km	7,37		€ 15.000.000,00	€ 110.550.000,00	Tratto stradale di nuova realizzazione che collega la S.S. 85 già in esercizio (Nucleo Industriale Isernia-Venafrò) con la direttrice Atina-Sora-Isernia
	TRATTO	2bis-2ter		km	9,27		€ 10.000.000,00	€ 92.700.000,00	Tratto stradale di nuova realizzazione: Direttrice Atina (FR)-Sora (FR)-Isernia fino al confine regionale.
	TRATTO	2bis-17		km	14,68		€ 10.000.000,00	€ 146.800.000,00	Tratto stradale di nuova realizzazione che collega il Nucleo Industriale Isernia-Venafrò con la strada a scorrimento veloce Isernia-Castel di Sangro (AQ) - FV Sangro
	TRATTO	4-17-18		km	20,06		€ 10.000.000,00	€ 200.600.000,00	Completamento del tratto stradale a scorrimento veloce Isernia verso Castel di Sangro (AQ) - FV Sangro
	TRATTO	21-22		km	14,47		€ 10.000.000,00	€ 144.700.000,00	Completamento del tratto stradale a scorrimento veloce FV Verinno di collegamento tra la FV Trigno e la FV Sangro
	TRATTO	8bis-23		km	16,75		€ 10.000.000,00	€ 167.500.000,00	Ammodernamento del tratto stradale a scorrimento veloce c.d. "Fossaltina" di collegamento tra la FV Biferno e la FV Trigno
	TRATTO	6bis-19		km	5,69		€ 10.000.000,00	€ 56.900.000,00	Completamento del tratto stradale a scorrimento veloce c.d. "Fresilia" di collegamento tra la FV Biferno e la FV Trigno
	TRATTO	10-10bis		km	21,67		€ 10.000.000,00	€ 216.700.000,00	Realizzazione del nuovo tratto stradale c.d. "Transcollinare" di collegamento tra la FV Biferno e la FV Trigno
	TRATTO	9bis-24		km	4,01		€ 5.000.000,00	€ 20.050.000,00	Completamento del tratto stradale compreso tra Casacalenda e il bivio di Sant'Elia a Planisi. Si precisa che per il tratto stradale in questione risultano in parte già realizzate opere strutturali (viadotti, opere di contenimento, ecc...)

TRATTO	24bis--25		km	6,90		€ 10.000.000,00	€ 69.000.000,00	Completamento del tratto stradale compreso tra il centro abitato di Sant'Elia a Pianisi e la FV Tappino di collegamento tra la FV Tappino e la FV Biferno
TRATTO	15--25		km	3,00		€ 10.000.000,00	€ 30.000.000,00	Completamento del tratto stradale di collegamento tra la FV Tappino e la FV Biferno
TRATTO	25--26bis		km	21,32		€ 10.000.000,00	€ 213.200.000,00	Completamento del tratto stradale c.d. "Circumlacuale" di collegamento tra la FV Tappino e la S.S. 87
TRATTO	27--9ter		km	21,19		€ 5.000.000,00	€ 105.950.000,00	Ammodernamento del tratto stradale S.S. 87
TRATTO	9bis--26--11		km	29,70		€ 10.000.000,00	€ 297.000.000,00	Ammodernamento del tratto stradale della S.S. 87 di collegamento tra le città di Campobasso-Casacalenda-Larino-Termoli (A 14)
						€ 5.382.850.000,00		

### Linea ferroviaria Campobasso - Foggia: nuova realizzazione

**OBIETTIVI:** Potenziamento dei collegamenti interregionali in particolare l'intervento è finalizzato a potenziare il collegamento tra il Molise e la Puglia attraverso la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Campobasso e Lucera (FG). La presenza di un collegamento tra Campobasso e Foggia costituisce un'alternativa all'attuale collegamento più lungo via Caserta sulla tratta Venafro - Campobasso tra la Puglia e le Regioni Lazio, Toscana e Liguria. Lo sviluppo della tratta sarebbe di circa 69 Km su una sede adatta ad ospitare il doppio binario, prevedendo una velocità commerciale di 84 Km/h e tempi di percorrenza di 50 minuti tra Lucera e Campobasso e di circa un'ora tra Foggia e Campobasso.

**SOGETTO PROPONENTE:** RFI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Molise e Regione Puglia.

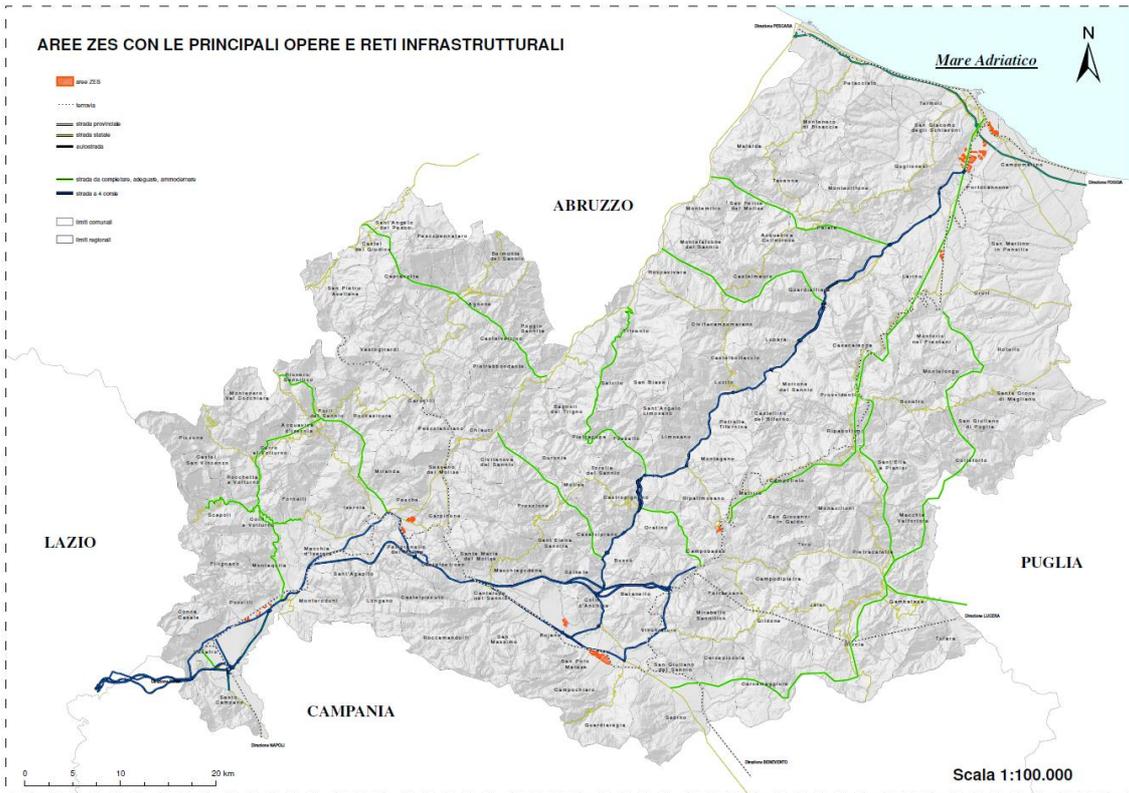
**SOGETTO ATTUATORE:** Regione Molise

Campobasso - Foggia		km	69,00		€ 6.000.000,00	€ 413.166.000,00	
---------------------	--	----	-------	--	----------------	------------------	--

### DELOCALIZZAZIONE STAZIONE FERROVIARIA TERMOLI

**OBIETTIVI:** Evitare l'installazione delle bande antirumore all'interno della città di Termoli; prevenire i problemi connessi alla frana di Petacciato (BC); assicurare la intermodalità dei trasporti in modo da favorire l'attività imprenditoriale e il conseguente sviluppo dei traffici commerciali, specie di quelli localizzati nell'area portuale.

Decolalizzazio ne stazione ferroviaria TERMOLI							
---	---	--	--	---	--	--	--



DENOMINAZIONE	ZES	Superficie	Rete idrica	Rete fognante	Raccordo Ferroviario	Interventi sul fiume Carpino	Illuminazione	Efficientamento energetico	Viabilità	Incubatorio laboratorio	Opere di urbanizzazione nuovo pip	Impianto di depurazione	Impianto di sollevamento	Impianto di potabilizzazione	Opere varie	Stazione scogliera	Ampliamento porto	Interporto di termoli	Spese generali
			€	€					€			€	€		€	€	€	€	
COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURALE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI INDIVIDUATI ALL'INTERNO DELLE Z.E.S.	Nucleo Industriale della Valle del Biferno	1.285.936	350.000	450.000					5.850.000				200.000						
	Area portuale e retro portuale di Termoli	97.186							900.000			2.500.000			800.000	1.000.000	106.000.000		
	Area Interporto di Termoli	424.730																32.500.000	
	Area P.I.P. di Larino	157.010							515.000		300.000				1.179.600				
	Polo di Campobasso-Bojano	923.879										1.588.000	750.000	354.000					1.008.000
	Area Industriale di Campobasso	57.758													500.000				
	PIP Ripalimosani														4.000.000				
	Area Industriale di Bojano	191.670																	
	Nucleo Industriale di Isernia-Venafrò – lotti liberi (località Pozzilli)	50.760	1.400.000	750.000	1.650.000			850.000	2.400.000						1.850.000				750.000
	Nucleo Industriale di Isernia-Venafrò – lotti rivienienti da dismissioni (località Pozzilli)	102.148																	
	Area Industriale di Venafrò	35.000	43.000					61.000	185.000			427.000			61.000				



## D. Il percorso di definizione del Piano Strategico

### D.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia

Con l'obiettivo di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi in alcune aree del territorio nazionale, la legge 3 agosto 2017 n. 123 introduce, agli articoli 4 e 5, la disciplina delle Zone Economiche Speciali (ZES).

A tal proposito, con DGR 10 ottobre 2017 n. 1626, è stato costituito il Gruppo lavoro per la ZES dell'area Adriatica che ha visto la partecipazione di esperti di variegata e rinomata provenienza e formazione con riferimento al territorio di Bari e Brindisi e alle relative Aree di Sviluppo Industriale.

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

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

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

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

- proporre in tempi brevi alla Giunta regionale la costituzione del Tavolo di lavoro della ZES Adriatica;
- creare una “road map” che fissi gli obiettivi principali e i tempi di redazione del piano regionale, tenendo conto che è imminente l'emanazione del d.p.c.m. attuativo;
- produrre un'indagine effettiva del territorio, privilegiando aree vocate alle ZES per evitare di vanificare i benefici;
- analizzare la possibilità di una ZES interregionale, verificando la prospettiva di misure di “compensazione” tese a portare su Taranto l'esportazione dei prodotti lucani;
- allargare il confronto anche alle parti datoriali.

Sono seguite riunioni operative della Task Force in data 14 e 28 dicembre 2017 e, nel contempo, su proposta dei componenti della Task Force, con nota prot. n. 160/4997 del 18/12/2017, indirizzata alle autorità portuali e ai Consorzi ASI, sono stati richiesti contributi, atti, suggerimenti ed eventuali piani già esistenti che potessero rappresentare una linea di indirizzo per la redazione del documento di pianificazione regionale.

Oltre alle riunioni di concertazione e confronto, la Task Force regionale ha portato avanti una intensa attività di lavoro con numerosi incontri di lavoro interni e di confronto con gli altri attori interessati e coinvolti nel procedimento.



A tal fine, per completezza, si riporta un elenco con le date e i luoghi di incontro:

Data	Luogo dell'incontro	Natura dell'incontro
<b>21-set-17</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Consorzi ASI, Autorità portuali, Comuni
<b>14-dic-17</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>28-dic-17</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con i Sindacati
<b>5-gen-18</b>	Studio Di Bari Consulting	riunione interna di lavoro
<b>17-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>25-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con i Sindacati
<b>25-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Consorzi ASI, Autorità portuali, Comuni
<b>26-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con il Dirigente Regionale della Sezione Trasporto Pubblico e grandi progetti
<b>26-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con associazioni di categoria, ASI Lecce, Comune di Lecce, Confindustria Puglia
<b>30-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Risorse finanziarie e strumentali, personale e organizzazione	incontro con Dirigente regionale della Sezione Finanze
<b>31-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>31-gen-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con la Dirigente regionale della Sezione Competitività e ricerca dei sistemi produttivi e con il Direttore Generale di Puglia Sviluppo
<b>7-feb-18</b>	Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio	Incontro con la Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
<b>9-feb-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>13-feb-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>14-feb-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>16-feb-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>16-feb-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con la Dirigente della Sezione Promozione e tutela del lavoro
<b>19-feb-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Asi Bari, Città Metropolitana di Bari
<b>21-feb-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>22-feb-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>23-feb-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>26-feb-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>28-feb-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>1-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>2-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>9-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>14-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio	riunione interna di lavoro
<b>19-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro

<b>23-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>29-mar-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>3-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con Città Metropolitana di Bari
<b>5-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con Città Metropolitana di Bari
<b>12-apr-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>13-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>18-apr-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>19-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>22-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>23-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Dirigente – Urbanistica, edilizia privata ed ambiente – comune di Monopoli
<b>24-apr-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>02-mag-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>04-mag-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
<b>09-mag-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>10-mag-18</b>	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
<b>25-lug-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	condivisione Piano strategico con AdSP del Mar Adriatico Meridionale e Consorzi ASI (Foggia, Bari, Brindisi, Lecce)
<b>03-ago-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con comune di Molfetta
<b>06 e 07-nov-18</b>	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Workshop “L’istituzione delle Zone Economiche Speciali nel Sud Italia”
<b>28-nov-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con comune di Barletta
<b>03-set-18</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con Regione Molise
<b>08-feb-19</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con AdSP del Mar Adriatico Meridionale e Regione Molise
<b>20-feb-19</b>	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Incontro con Ministro per il Sud
<b>26-feb-19</b>	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Workshop “L’istituzione delle Zone Economiche Speciali nel Sud Italia”
<b>07-mar-19</b>	ARTI Puglia	Incontro con comune di Molfetta
<b>11-mar-19</b>	ARTI Puglia	Incontro con comune di Molfetta
<b>01-apr-19</b>	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con AdSP del Mar Adriatico Meridionale e Regione Molise

## D.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia

In data 28 dicembre 2017 sono stati convocati i Sindacati C.G.I.L., C.I.S.L. e UIL Puglia, successivamente riconvocati in data 25/01/2018. Agli stessi, con nota prot. n. 160/5091 del 28/12/2017 sono stati chiesti contributi e suggerimenti. Risultano pervenuti agli atti contributi scritti da parte della UIL e della CISL che, in estrema sintesi, chiedono una valutazione oggettiva degli interessi in campo, evitando la difesa dei singoli territori e attivando processi di sviluppo utili anche agli imprenditori locali. La CISL, in particolare, evidenzia la necessità di tenere presente un’ottica strategica che consideri le due ZES una occasione utile allo sviluppo e alla crescita regionale anche in termini occupazionali. Nel

corso della riunione, inoltre, i sindacati presenti CISL e CGIL hanno anche sottolineato l'importanza di settori strategici per la Puglia quali l'agroalimentare, il manifatturiero, logistica oltre che le attività industriali.

Poiché la citata nota prot. n. 160/4997 del 18/12/2017 assegnava a tutti gli interessati il termine del 15 gennaio 2018 per la trasmissione di atti e contributi, in data 17 gennaio la Task Force si è riunita per un incontro operativo mirato a sintetizzare i contributi pervenuti e riorganizzare le attività sulla base delle nuove esigenze. La data viene proposta anche in vista dell'imminente approvazione del d.p.c.m. attuativo approvato nella Conferenza Unificata del 06/12/2017. Nel corso della riunione, tra l'altro, è emersa la necessità di organizzare incontri con alcuni dirigenti regionali per poter affrontare alcune questioni specifiche.

A tal fine, nei giorni successivi si sono svolti incontri con il Dirigente regionale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, Sezione Finanze, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi. Detti incontri sono risultati utili per verificare la coerenza del piano strategico in fase di elaborazione con i piani regionali esistenti o con le vigenti disposizioni regionali. In particolare la Task Force ha acquisito informazioni utili sui piani regionali in materia di trasporto e mobilità in Puglia e si è confrontata sui possibili vincoli presenti nel piano paesaggistico territoriale della Puglia. Con la Sezione Finanze, inoltre, è stata affrontata la questione inerente possibili agevolazioni fiscali a valere sulle entrate regionali. La dirigente della Sezione Competitività ha esposto, infine, i vincoli e le priorità delle risorse comunitarie disponibili e con finalità coerenti con gli obiettivi delle ZES.

Nella giornata del 25 gennaio 2018, la Task Force, su convocazione prot. n. 160/223 del 16/01/2018, ha incontrato nuovamente le Autorità portuali e i Consorzi ASI e numerosi rappresentanti dei Comuni: Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia, Monopoli e Taranto. Nel corso della riunione è stata rappresentata la necessità di una accelerazione dei tempi e di una omogeneizzazione dei dati e delle proposte da prendere in considerazione. Gli intervenuti hanno assicurato la trasmissione immediata dei propri contributi, evidenziando che la redazione di una mappatura delle aree è ormai in stato di avanzata elaborazione.

Al fine di concludere la fase di ascolto e di concertazione, in data 26 gennaio 2018, con nota prot. n. 259 del 18/01/2018, sono state sentite anche le associazioni di categoria del commercio, dell'artigianato, Confindustria, ANCI, UPI e ABI. Su richiesta del Presidente della Provincia di Lecce, nel corso della medesima riunione, la Task Force ha incontrato anche il Comune di Lecce, l'ASI Lecce e lo stesso Presidente della Provincia che ha partecipato anche in rappresentanza dell'UPI.

Le associazioni presenti hanno espresso preoccupazione per le piccole imprese escluse dai privilegi della ZES, ma hanno sottolineato l'importanza dello strumento della ZES per le imprese e per i territori. Hanno apprezzato il momento di confronto, auspicando un analogo momento di dialogo anche per le fasi successive alla redazione del piano.

La Provincia di Lecce ha sottolineato che l'eventuale esclusione del Salento dalla mappatura ZES potrebbe avere effetti molto gravi e di ritenere che possano essere superate logiche di stretta vicinanza del territorio. Ha consegnato un documento elaborato dall'Università del Salento a sostegno dell'inclusione dell'area salentina nella programmazione ZES.

A conclusione della riunione, tutti i componenti della Task Force hanno concordato sulla necessità di acquisire ulteriori informazioni sulle aree disponibili da includere nella

mappatura ZES in quanto, in molti casi, le informazioni risultano parziali, imprecise ed insufficienti.

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

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

Al fine di predisporre una cartografia corretta, con mail dell'8 febbraio 2018 vengono chieste precisazioni catastali e contorni vettoriali delle aree: shapefile, formati gis e analoghi.

Per ognuna delle aree candidate, sono state richieste agli enti territorialmente competenti informazioni concernenti:

- inquadramento urbanistico e descrizione;
- indicazione dei collegamenti con il porto;
- indicazioni fogli e particelle catastali;
- percentuale di occupazione delle aree;
- grado e tipo infrastrutture esistenti (strade, acqua, fogna, linea telefonica, fibra ottica, servizi) con indicazione di tempi, fonti di finanziamento, accordi di programma per l'adeguamento ed il completamento delle stesse;
- esistenza di eventuali vincoli (PAI, SIN, etc.), descrizione dell'impatto del vincolo sulla effettiva ed immediata disponibilità dell'area, con relative tempistiche di adeguamento;
- in caso di aree non ancora espropriate, descrizione di tempi, modalità e procedure da seguire;
- elenco ed indicazione lotti con opifici dismessi;
- esistenza di eventuali procedure fallimentari e/o di messa in liquidazione;
- indicazione lotti/aree private, accompagnata da visure catastali;
- indicazione della superficie territoriale e fondiaria

Sono state vagliate, altresì, le proposte e i contributi formulate/i dagli stakeholder (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Aeroporti di Puglia, Provincia di Lecce, Consorzi ASI, Intesa San Paolo, Confindustria Puglia, Università degli Studi di Lecce, Intesa San Paolo, CNA Bari, etc.), anche sul tema della semplificazione amministrativa.

A conclusione della fase di ascolto e concertazione, in data 25 luglio 2018, il Piano di sviluppo strategico viene condiviso con Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale e Consorzi ASI di Foggia, Bari, Brindisi e Lecce; fanno seguito, le ultime osservazioni e gli ultimi rilievi prima della approvazione, in fase di prima applicazione, del Piano "ZES Adriatica", avvenuta con DGR 1441 del 2 agosto 2018.

Segue l'elenco delle note ricevute dagli stakeholder territoriali.

Ente	Data	Protocollo mittente	Contenuto
AdSP del Mar Adriatico	21/12/17	21132	Trasmissione POT 2017/2019

Meridionale			
Cgil Puglia	11/01/18	1500/965	Richiesta di incontro on l'Assessore
Cisl Puglia	12/01/18	83	Documento di sintesi
Consorzio ASI Brindisi	15/01/18	200	Riscontro a nota regionale di avvio fase operativa
UIL Puglia	18/01/18	-	Riscontro a invito regionale
Università del Salento	22/01/18	6787	Relazione consegnata in sede di riunione del 26.01.2018
Comune di Barletta	01/02/18	8342	Riscontro a richiesta conclusiva regione - integrazione
AdSP del Mar Adriatico Meridionale	02/02/18	1181	Riscontro nota regionale e inoltro tabelle aree disponibili
Aeroporti di Puglia	02/02/18	1636	Inoltro tabella delle aree disponibili
Città Metropolitana di Bari	05/02/18	15240	Nota di riscontro e inoltro planimetria
Comune di Barletta	05/02/18	-	Relazione Zes Adriatica
Comune di Brindisi	05/02/18	12082	Trasmissione elaborati
Comune di Lecce	05/02/18	26586	Richiesta di proroga
Comune di Manfredonia	05/02/18	4547	Proposta aree
Confindustria Bari e BAT	05/02/18	-	Proposta per l'individuazione aree ZES (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Confindustria Brindisi	05/02/18	12082	Trasmissione elaborati ASI Brindisi
Consorzio ASI Brindisi	05/02/18	555	Trasmissione elaborati Comune di Brindisi
Comune di Lecce	06/02/18	26864	Inoltro planimetria e dati catastali
Comune di Acquaviva delle Fonti	08/02/18	3368	Candidatura aree a ZES (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Comune di Manfredonia	08/02/18	-	Trasmissione cartografia delle aree interessate
Confindustria Puglia	08/02/18	-	Contributo consegnato in sede di riunione
Aeroporti di Puglia	09/02/18	-	Inoltro shapefile delle aree interessate
Città Metropolitana di Bari	09/02/18	17812	Nota esplicativa documentazione tecnica allegata
Comune di Lecce	09/02/18	29732	Riscontro a nota regionale e inoltro shapefile.
Confesercenti Terra di Bari	09/02/18	618	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
Confindustria Puglia	09/02/18	-	Preannuncio di successivo riscontro
Consorzio ASI Brindisi	09/02/18	650	Riscontro a nota regionale etrasmissione file vettoriali
Consorzio ASI Brindisi	09/02/18	656	File in rettifica della nota prot.650/2018
Consorzio Copim	09/02/18	-	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
AdSP del Mar Adriatico Meridionale	12/02/18	1489	Reinoltro tabelle delle aree disponibili
Confindustria Foggia	12/02/18	-	Proposta ZES connessa AdSP Mar Adriatico (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Confindustria Puglia	12/02/18	-	Trasmissione dati catastali e shape file integrativi
Consorzio ASI Brindisi	12/02/18	670	Riscontro a nota regionale
Consorzio ASI Foggia	13/02/18	270	Trasmissione documentazione aree
CNA Area Metropolitana di Bari	15/02/18	-	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
Comune di Santeramo	15/02/18	3579	Adesione dell'area murgiana alle ZES
Consigliere Enzo Colonna	15/02/18	-	Contributo ZES (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Consorzio ASI Foggia	15/02/18	218	Trasmissione tabella aree disponibili
Apulia Fashion Makers	16/02/18	-	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)

Comune di Altamura	16/02/18	12702	Adesione dell'area murgiana alle ZES
Consorzio ASI Brindisi	16/02/18	757	Considerazioni su istituzione zone franche doganali
Comune di Mesagne	17/02/18	5779	Riperimetrazione ZES Brindisi - integrazione
Consorzio ASI Brindisi	17/02/18	-	Tabella ree disponibili. Integrazione alla nota prot.759/2018
Consorzio ASI Brindisi	17/02/18	759	Considerazioni conclusive
Comune di Gravina in Puglia	20/02/18	4897	Adesione ZES e tabella delle aree disponibili
Comune di Altamura	21/02/18	-	Inoltro file con ortofoto
Comune di Casarano	21/02/18	4458	Richiesta di inclusione nell'area ZES
Comune di Casarano	21/02/18	4458	Candidatura aree a ZES
Comune di Lecce	21/02/18	41040	Riscontro a richiesta regionale.
Comune di Casarano	23/02/18	-	Inoltro tabella delle aree disponibili
Comune di Matino	23/02/18	-	Inoltro tabella delle aree disponibili
Confindustria Lecce	23/02/18	-	Tabella aree disponibili. Lecce, Surbo e Casarano.
Consorzio ASI Brindisi	23/02/18	892	Possibilità di agevolazioni per nuovi insediati
Consorzio ASI Lecce	23/02/18	-	Inoltro shapefile agglomerati industriali
Consorzio ASI Lecce	23/02/18	-	Inoltro shapefile aree Maglie, Nardò e Lecce.
Comune di Alliste	28/02/18	1104	Candidatura aree a ZES
Comune di Casarano	28/02/18	2194	Reinoltro candidatura ZES Melissano
Comune di Melissano	28/02/18	2194	Candidatura aree a ZES
Comune di Racale	28/02/18	4113	Candidatura aree a ZES
Comune di Taviano	28/02/18	2653	Candidatura aree a ZES
Consorzio ASI Lecce	28/02/18	788	Ipotesi istituzione ZES - Agevolazioni per nuovi insediati
Città Metropolitana di Bari	06/03/18	29392	Riscontro riunione del 21.02.2018
Consorzio ASI Lecce	06/03/18	-	Planimetrie in formato shapefile
Consorzio ASI Lecce	06/03/18	-	Inoltro shapefile agglomerati industriali
Comune di Casarano	07/03/18	-	Inoltro documentazione aree candidate
UIL Puglia	04/04/18	-	Nota su istituzione delle ZES
Città Metropolitana di Bari	10/04/18	-	Proposta aree agglomerato Bari-Modugno (pevenuta a mezzo e-mail)
AdSP del Mar Adriatico Meridionale	12/04/18	9906	Riscontro a nota pec regionale
Città Metropolitana di Bari	13/04/18	-	Riscontro a nota regionale di richiesta di chiarimento
Consorzio ASI Brindisi	19/04/18	-	Rettifica aree disponibili agglom. Ostuni shapefile
Consorzio ASI Brindisi	19/04/18	1789	Rettifica aree disponibili agglomerato industriale Ostuni
Consorzio ASI Foggia	27/04/18	818	Trasmissione documentazione
Consorzio ASI Brindisi	30/04/18	1938	Riscontro alla richiesta di informazioni
Consorzio ASI Lecce	30/04/18	-	Integrazione documentale
Comune di Barletta	07/05/18	-	Comunicazione relativa a dimissione Sindaco
Comune di Bitonto	07/05/18	-	Informazioni ara PIP da candidare a ZES
Comune di Manfredonia	07/05/18	15540	Riscontro a richiesta di informazioni regionali
Comune di Barletta	08/05/18	34869	Riscontro a richiesta di informazioni
Città Metropolitana di Bari	09/05/18	-	Integrazione aree Bari e Bitonto
Comune di Barletta	09/05/18	-	Cartografia PAI

Comune di Monopoli	31/05/18	33872	Relazione di compatibilità urbanistica
Comune di Casarano	06/06/18	-	Precisazioni e documenti allegati
Comune di Matino	28/06/18	11923	Integrazione ZES
Provincia di Lecce	28/06/18	36678	Trasmissione documento condiviso partenariato
Comune di Casarano	29/06/18	15780	Integrazione ZES
Comune di Collepasso Casarano	29/06/18	-	Integrazione ZES
Area Vasta Sud Salento	02/07/18	-	Inoltro file Gis
Comune di Acquaviva	02/07/18	-	Reinoltro note n. 6653 e 4281 del 19/03/2018.
Provincia di Lecce	10/07/18	-	Trasmissione planimetrie ZES
Consorzio ASI Brindisi	18/07/18	3293	Piano strategico ZES. Considerazioni.
Città di Molfetta	01/08/18	-	Osservazioni del Sindaco.
Città di Molfetta	25/09/18	-	Integrazioni.
Consorzio ASI Brindisi	15/10/18	4419	Risposta alla nota prot.160/4176 del 08.10.2018
Comune di Matino	24/10/18	19148	Risposta alla nota prot.160/4179 del 08.10.2018
Comune di Gravina	24/10/18	26954	Risposta alla nota prot.160/4175 del 08.10.2018
Comune di Barletta	20/12/18	96428	Risposta alla nota prot.160/4170 del 08.10.2018
Comune di Manfredonia	26/03/19	-	Chiarimenti su aree di competenza ZES
Comune di Molfetta	02/04/19	21612	Chiarimenti su aree di competenza ZES
Consorzio ASI Lecce	04/04/19	-	Chiarimenti su aree di competenza ZES
Comune di Candela	05/04/19	3062	Candidatura area di competenza
Comune di Candela	10/04/19	3227	Integrazione candidatura area di competenza
Consorzio ASI Foggia	10/04/19	1258	Rimodulazione aree ZES provincia di Foggia
Comune di Barletta	11/04/19	-	Riscontro alla nota prot.160/4176 del 08.10.2018
Comune di Melissano	11/04/19	-	Riscontro a richiesta di informazioni su area inclusa
Consorzio ASI Foggia	15/04/19	1364	Rimodulazione aree ZES provincia di Foggia - Integrazione
Comune di Cerignola	15/04/19	26	Relazione tecnica area ZES Cerignola

### D.3 Il percorso partenariale in Molise

Il territorio e le rappresentanze della Regione sono stati educati, negli ultimi anni, ad una continua partecipazione e condivisione sui temi principali delle programmazioni comunitarie e nazionali ed hanno avuto un ruolo specifico e determinante negli ultimi 3 anni su Riconoscimento Area di Crisi complessa, area di crisi non complessa e Patto per il Sud Molise.

In considerazione della struttura particolare dell'offerta ZES si è ritenuto di procedere con due diversi target per il raccoglimento di proposte, idee, disponibilità e di un percorso successivo di raccordo per entrambe.

Il primo incontro, tenutosi a Campobasso il 28/09/2018, è stato rivolto esclusivamente alle rappresentanze sindacali e datoriali, alle associazioni ed alle categorie locali, portatrici di interessi legittimi. Il confronto è stato molto interessante perché ha consentito di chiarire

alcuni dubbi, di formulare alcune raccomandazioni che l'amministrazione ha tenuto e terrà in adeguato conto ed ha portato ad un documento congiunto da parte delle tre associazioni sindacali.

Successivamente, in data 05/10/2018, si è tenuto un incontro del Presidente della regione Molise con i soggetti istituzionali interessati, per competenza territoriale ed urbanistica (Sindaci dei Comuni coinvolti e referenti dei Consorzi Industriali localizzati in regione). A seguito degli spunti e delle condivisioni intervenute in data 16/10/2018, è stata inviata dalla Regione, a firma del Direttore del II Dipartimento, una comunicazione tesa ad acquisire informazioni sulle porzioni di territorio, afferenti ad aree industriali o zone PIP, potenzialmente selezionabili per una loro inclusione nella ZES. La comunicazione, in particolare, faceva riferimento alla necessità di acquisire informazioni su lotti e/o superfici, possibilmente contigui, con priorità per quelli di proprietà pubblica, dotati di adeguata infrastrutturazione. Alla comunicazione, che riportava la necessità di allegare estratti planimetrici necessari per l'identificazione fisica delle porzioni di territorio oggetto di analisi, è stato allegato un questionario, teso a facilitare la rilevazione. Alla lettera è seguita una massiccia attività di recall, su più step, finalizzata a velocizzare la qualità e la completezza dell'attività ricognitiva

A fronte di 34 comunicazioni inviate e ad un doppio ciclo di telefonate effettuate, risultano essere pervenute un numero molto significativo di risposte adeguate alla richiesta iniziale. I documenti inviati sono disponibili in formato digitale. Tra le risposte, tuttavia, solo alcune presentano i requisiti minimi per una loro selezionabilità e il relativo riporto in una mappa ortografica.

