



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

NOTA PER LA STAMPA

**IL CONTRIBUTO DELLE ZES E DELLE ZLS ALLA
COMPETITIVITÀ DEL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO**

Il 26 novembre 2018, si è tenuta presso la sede di Confitarma, la Tavola Rotonda “*Il contributo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per il rilancio della competitività del settore portuale e logistico italiano*”, organizzata dall’Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM).

Elda Turco Bulgherini (Università di Roma Tor Vergata – Associazione Italiana di Diritto Marittimo), aprendo i lavori ha ricordato che l’istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali - legge 123/2017) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate - legge 205/2017) nelle regioni Calabria, Campania e Puglia ha lo scopo di creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) necessarie allo sviluppo ed alla crescita delle imprese già operative od alla nascita di nuove realtà in zone portuali retro portuali e piattaforme logistiche collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso agevolazioni fiscali aggiuntive, potenziamento degli sportelli unici doganali, semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico. Sono previsti, altresì, strumenti di velocizzazione degli investimenti pubblici e privati, utilizzando anche *best practices* internazionali. L’intento è quello di rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno, elemento imprescindibile per il rilancio dell’intero Paese, cercando di ridurre i costi e i tempi della connessione sud/nord, con l’indispensabile ausilio della logistica.

Luca Sisto, (Direttore Generale Confitarma), nel suo intervento introduttivo ha affermato che gli armatori italiani guardano con favore l’istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) in analogia a quanto già avviene in altri Paesi. “Infatti, l’obiettivo di tutti gli attori del *cluster* è creare le condizioni che consentano alle merci di muoversi rapidamente e nel modo più economico nel porto, cambiare modalità di trasporto e raggiungere la loro destinazione”. “Dobbiamo avere la capacità di individuare i punti di forza di oggi e valorizzarli a vantaggio del Paese, riavvicinando e creando sinergia tra portualità e armamento nazionale. ZES e ZLS hanno come fulcro i porti nei quali si intende valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e i progetti di investimento che trainano i settori di punta dell’economia italiana e meridionale. La recente riforma della governance portuale ha ridefinito le modalità di partecipazione degli *stakeholders* nei processi decisionali delle Autorità di Sistema Portuale, di fatto allontanando l’armamento nazionale nella definizione della politica portuale. Tutte le navi sono “clienti” dei porti italiani, ma non è irrilevante la bandiera che esse battono. Le nostre navi costituiscono, comunque, gli utenti più numerosi, quelli più preziosi, più fidelizzati e che conoscono i nostri porti meglio di tutti gli altri. Vorremmo che la voce dell’armamento nazionale tornasse ad avere la giusta attenzione nella politica portuale, considerato il contributo che le navi possono offrire allo sviluppo del Paese”.

Secondo **Maurizio D’Amico**, (Segretario Generale Femoza - *World Free & Special Economic Zones Federation*), nel contesto della nuova strategia dell’UE in materia di connettività e nell’ambito di un approccio di cooperazione sinergica tra l’UE e la *Belt and Road Initiative*, le ZES e gli altri strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, comprese le zone franche, possono svolgere un ruolo

importante, soprattutto nel bacino del Mediterraneo. In particolare, per quanto concerne l'Italia, insieme ai fattori infrastrutturali e logistici, un prezioso contributo al successo del suo coinvolgimento nella *Belt and Road Initiative* dipende anche dall'attuazione positiva di ZES e ZLS e Zone Franche, la cui importanza, come strumenti di accelerazione dello sviluppo economico eccezionale, potrebbe diventare ancora più centrale per le prospettive di sviluppo, anche attraverso una loro funzionalità aggiuntiva di "Laboratori istituzionali di politiche innovative", in cui i nuovi approcci economici, anche orientati all'ambiente e all'etica aziendale, abbiano il loro ruolo e possano costituire il luogo per sperimentare nuove soluzioni e diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione tra politica e mercato. Per l'Italia, questo è un momento cruciale per il lancio del precitato nuovo modello di sviluppo economico euromediterraneo, con il modello delle ZES nel Sud e la novità delle ZLS nel resto del paese, nonché per svolgere così un ruolo chiave anche nell'interlocuzione UE - Cina, cercando di interpretare quel ruolo di mediatore tra il gigante asiatico e l'UE, finora appannaggio del Regno Unito e che quest'ultimo potrebbe perdere quando il processo BREXIT sarà completato. Ma per fare ciò, l'Italia dovrà modificare e migliorare il quadro normativo relativo alle ZES e alle ZLS, e dovrà concentrarsi su una coraggiosa deburocratizzazione. Potrebbe esserci un *New Deal* euromediterraneo targato Italia.....Non lasciamoci sfuggire l'occasione”.

“L'istituzione delle ZES nel Mezzogiorno e delle ZLS nel resto del Paese rappresenta certamente una nuova ed importante opportunità per sostenere il nostro sistema economico e territoriale, nonché per rilanciare lo sviluppo degli scambi e dei sistemi produttivi locali – ha affermato **Francesco Benevolo**, Direttore di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, società pubblica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Grande attenzione andrà però posta al tessuto infrastrutturale e logistico di collegamento dei porti, lato terra e lato mare, affinché l'auspicato incremento dei traffici possa trovare la dovuta fluidità nella rete stradale, ferroviaria, intermodale e logistica nazionale, anche grazie ai collegamenti di ultimo miglio. In questa direzione, sono in atto 900 milioni di euro nel Mezzogiorno e 1.350 milioni di euro nel centro-nord di interventi invariati e, proseguendo in questo percorso di potenziamento delle connessioni ordinarie, sarà possibile valorizzare le attuali capacità del sistema-Italia ed avviare al meglio nuove iniziative come le ZES e le ZLS”.

Ugo Patroni Griffi, (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale), ha ricordato che le ZES possono essere il laboratorio di politiche anticicliche, generatrici di valore sia in termini economici che di capitale umano. “La scelta italiana di mettere al centro delle ZES la portualità e la logistica è assolutamente da plaudire. Si tratta del settore con uno dei moltiplicatori più alti: 2,5, e che quindi può fare da volano al recupero di competitività del nostro paese. Tuttavia il risultato non è scontato. Servono le promesse semplificazioni. Serve un patto tra porti ed enti nel segno dello sviluppo. Nessun comune è obbligato ad aderire alle ZES. Anzi sono legittime scelte “anti-sviluppiste”. Ma se invece decide di aderire la politica dell'ente è condizionata a favorire lo sviluppo delle ZES, prevedendo un adeguato kit localizzativo (in termini di imposte locali e semplificazioni di competenza) e obbligandosi a non ostacolare lo sviluppo della portualità (non potrebbe certo fare parte delle ZES il comune che si opponesse alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo dell'economia retroportuale, ovvero all'insediamento dei servizi essenziali quali il 5G o il bunkeraggio con i nuovi carburanti come il gnl)”.

Antonio Errigo, (Vice Direttore ALIS – Italia in Movimento) ha affermato “I buoni scenari non fanno predizioni, ma colgono processi, lo ha scritto Parag Khanna e io condivido questo concetto nell'ambito di questo importante convegno che pone sotto la lente d'ingrandimento un tema d'attualità come quello delle Zone Economiche Speciali. Tale concetto lo abbiamo sostenuto a più riprese ed abbiamo accolto con estremo favore ed entusiasmo l'istituzione delle ZES prevista dal Decreto Sud, proprio perché crediamo che attrarre investimenti e implementare politiche volte all'incremento dei flussi di merci nel Mediterraneo sia un atto dovuto. La forza del traffico intermodale marittimo, favorito in modo determinante dai soci ALIS, unito ad una celere sburocratizzazione, potrà contribuire ad un serio rilancio di tutte le eccellenze imprenditoriali del nostro Paese. ALIS in questo scenario si sta impegnando attivamente per la determinazione di una virtuosa sinergia fra porti ed i territori interessati, per cui i primi possono giovare dei traffici

sviluppati delle imprese insediate nella ZES e i secondi possono trovare nell'infrastruttura portuale un'occasione per alimentare processi di sviluppo duraturi. Tra i nostri macro obiettivi c'è lo sviluppo del Mezzogiorno, misure come queste non possono che essere sostenute”.

Concludendo i lavori **Elda Turco Bulgherini** ha ribadito che è necessaria una dinamicità del sistema per accompagnare quei cambiamenti che ormai non possono essere rinviati per incentivare gli investimenti ed incoraggiare i progetti utili per la crescita economica e sociale del Paese. Attualmente, si rilevano alcune criticità, quali: assenza di provvedimenti ancora da emanare od in corso di emanazione; regolamentazione di aspetti essenziali rinviati a futura disciplina; carenza di agevolazioni ed incentivazioni nuove rispetto a quelle esistenti; rischio di sovrapposizioni di funzioni e competenze dei vari organi (rispetto a quelli già esistenti) preposti alla gestione delle ZES e delle ZLS, che comunque, rappresentano una prospettiva credibile e proficua per il nostro Paese e soprattutto per il Sud. “Malgrado queste criticità superabili con interventi normativi appropriati, occorre saper cogliere questa preziosa opportunità per un'Italia più coesa ed un Mezzogiorno più integrato nelle dinamiche che la globalizzazione dei mercati impone. Questa è la sfida che il nostro paese dovrà vincere”.

Roma, 30 novembre 2018

Contatti:

Noli Mazza

Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674

e-mail: noli.mazza@confitarma.it