

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il porto di Livorno incassa l'imminente sblocco della Zls toscana

Nicola Capuzzo · Saturday, February 24th, 2024

L'intento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale di risvegliare l'attenzione del Governo organizzando un convegno sulla Zona Logistica Semplificata in Toscana è andato a buon fine: la notizia che il ministro Raffaele Fitto firmerà martedì prossimo il Dpcm – fermo da 16 mesi – che darà il via alla istituzione del procedimento Zls, è arrivata infatti a metà mattina, portata dal consigliere regionale Francesco Torselli.

Il procedimento, ha ricordato il presidente dell'ente portuale Luciano Guerrieri nel saluto di inizio lavori, era stato avviato con proposta, rafforzata con il richiamo alla classificazione di Livorno e Piombino quali aree di crisi industriale complessa, e aveva avuto il suo iter presso la Regione Toscana che lo aveva formalizzato nel 2022 e inviato appunto al governo per la firma. La Zls, una volta avviata, sarà elemento di propulsione dello sviluppo economico in Toscana interessando tutti i porti, interporti e aeroporti della regione.

Gli interventi dei tanti relatori del convegno sono stati introdotti dal segretario generale dell'AdSP, Matteo Paroli, che si è soffermato sui risultati in termini di aumento del Pil, portati dalle Zls nei paesi esteri (Irlanda, Polonia, Marocco) che stanno attualmente adottando lo strumento. Paroli ha sottolineato l'importanza di agire in anticipo, con la Regione a dare accesso rapido al credito e organizzare formazione per consentire alle aziende interessate di usufruire dei benefici fiscali; la stessa Adsp – ha informato il segretario generale – provvederà a realizzare una sezione dedicata allo sviluppo degli sportelli unici.

Il convegno è entrato nel vivo con un dettagliato intervento del professor Francesco Munari, docente di Diritto dell'Unione Europea presso l'Università di Genova, sulle caratteristiche e potenzialità della Zls. In una sintesi dei punti salienti dell'intervento del professore: le Zls, e prima ancora le Zes, sono state create perché si è visto nell'economia globale che le attività economiche si sviluppano intorno ai porti e hanno bisogno di usufruire di collegamenti, di vicinanza con i luoghi dove la merce viene movimentata. Dal lato della regolamentazione – ha detto Munari – “hanno una normativa non molto efficace” in quanto difficile da consultare. La proposta viene fatta dalla Regione interessata che invia un piano di sviluppo strategico insieme alla delimitazione delle aree interessate in coerenza con le aree portuali. Ad oggi l'unica esperienza in Italia (per ora incompleta dal lato governance) riguarda la Regione Veneto, mentre le altre regioni interessate sono, oltre la Toscana, la Liguria e la Lombardia. Fra i principali vantaggi c'è lo snellimento delle

procedure amministrative e la possibilità di usufruire di agevolazioni e incentivi; possono prevedere anche l'istituzione delle zone franche doganali al loro interno. La governance della ZIs è formata dal comitato di indirizzo, da quello di gestione, e dalla struttura gestionale operativa. Lo strumento è stato in conclusione definito efficace dal professor Munari.

Al suo intervento sono seguiti due panel: uno composto da esponenti politici del governo e della Regione, cui ha fatto parte il presidente di Assoportori Rodolfo Giampieri, e l'altro dalle associazioni rappresentanti le imprese dei diversi settori.

Si è partiti dalla situazione attuale della portualità che – pur vivendo situazioni di incertezza date da conflitti – viene ora, diversamente da quanto accadeva alcuni anni fa, considerata importante dalle istituzioni e supportata. “Fra fondo complementare e Pnrr sono stati dati alla portualità 3,4 miliardi di euro per investimenti. Ad oggi ne sono stati realizzati per 68 milioni, aggiudicati per 2 miliardi e 630 milioni, e vi sono gare in fase di aggiudicazione per 460 milioni di euro” – ha detto Giampieri – “in questo contesto, di investimenti e di gare pubbliche, sappiamo quanto sia importante una semplificazione ‘intelligente’ che può darci la ZIs, insieme alla certezza delle regole, per attrarre investimenti”.

Riguardo agli interventi infrastrutturali dell'area è stato nominato il progetto “raccordo ferroviario” che – una volta completati i lavori dello “scavalco” sulla direttissima porto-interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, dovrà collegare appunto il polo di Guasticce con i binari della Pisa-Collesalveti-Vada per poi in un prossimo step, attraverso Pisa, raggiungere il nodo ferroviario di Firenze e quindi l'alta velocità. A questo progetto erano stati destinati 300 milioni di euro, poi ritirati dal Governo per destinarli ad altre attività. La questione del ritiro dei fondi non era ancora stata chiarita e rischiava di essere ritenuta una scelta politica. Per l'onorevole Andrea Barabotti (Commissione attività produttive della Camera), “i fondi erano stati ritirati perché non c'era la giusta programmazione”. Motivazione che ci è stata confermata a margine anche dai rappresentanti dello stesso Interporto A. Vespucci che avevano segnalato alla Regione Toscana le condizioni idrauliche del territorio non adeguate ai lavori progettati e proposto di valutare dei lavori per un importo stimato di 70/80 milioni indicati da uno studio appositamente commissionato al fine di rendere fattibile il progetto). Su questo è poi tornato a fine convegno il vice ministro Rixi che ha confermato quanto detto dall'onorevole Barabotti dichiarando che l'intenzione del Governo di realizzare il “raccordo” è più forte di prima.

“Il porto non può essere solo luogo di transito delle merci – ha detto Piero Neri, presidente Confindustria Livorno-Massa Carrara e primo relatore del tavolo che rappresentava le imprese – ma deve essere un valore aggiunto per favorire l'insediamento di nuove attività produttive e quindi la ZIs non può che essere positiva”. Il presidente ha aggiunto che il territorio toscano interessato comprende ben quattro porti, due interporti e un aeroporto, è quindi altamente attrattivo e competitivo; inoltre ha sottolineato il valore dello snellimento delle procedure: “Per un'azienda che vuole insediarsi più di tutto conta avere in tempi rapidi le autorizzazioni e per questo la semplificazione che dà la ZIs è importante più di ogni altra cosa”.

Per Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal: “La ZIs sussiste se a monte c'è un'analisi del tessuto industriale dei servizi esistente, da potenziare ed eventualmente da intercettare per incrementare il tessuto stesso, ma fondamentale per le imprese è avere certezza dei tempi, dei crediti di imposta, dei finanziamenti.”

In linea con le richieste di chiarezza dei ruoli anche l'intervento di Gaudenzio Parenti, direttore

generale Ancip, che parlando di semplificazione ha indicato i troppi enti a cui oggi le imprese devono fare riferimento.

Interpellato, presente in platea, Guido Nastasi, presidente dell'Interporto A.Vespucci di Livorno, ha informato dell'interesse della struttura per la ZIs che è stata presentata nella delibera inviata al Governo inserendo la zona di sviluppo, avendo ormai saturato tutte le aree interne. “Prima comunque c'è da risolvere il problema del battente idraulico da parte della Regione e dell'Ente di Bacino” – ha detto il presidente.

Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno ha evidenziato il grande problema delle connessioni che limitano le opportunità del porto e dei suoi numeri importanti, nei collegamenti di terra. “La ZIs è importante per le semplificazioni anche se le imprese dovrebbero averle a prescindere” ha detto. La richiesta di Breda ai politici presenti è stata di aiutare le imprese a concretizzare i loro progetti con dei cronoprogrammi da rispettare; intanto l'ente camerale – ha detto – si impegna da subito a promuovere idee e formazione per affrontare il percorso.

L'efficacia delle ZIs nei porti è dimostrata dagli indici di sviluppo che questi hanno raggiunto – ha spiegato Gloria Dari, vicepresidente Confetra Toscana con delega ai porti – che ha preso come riferimento gli scali della Turchia, Egitto, Marocco, nei quali i risultati sono stati importanti. Oggi le condizioni dei mercati hanno modificato lo scenario globale con impatto sulla logistica sulle aziende di produzione: gli attacchi nel Mar Rosso e canale di Suez, vedono molte aziende interessate al reshoring e si sta rivalutando il concetto del magazzino in sostituzione del just in time – ha continuato la vicepresidente – e quindi la ZIs è sempre più importante per le diverse agevolazioni che consente. Agevolazioni che potrebbero attrarre molte realtà. Infine: “nel processo della ZIs, possono essere coinvolte realtà non solo industriali e logistiche ma anche eccellenze nel campo degli studi e della ricerca che potranno collaborare nel campo delle energie alternative, come già succede in altri porti” ha concluso Dari.

L'ultimo intervento è stato quello di Paolo Ferrandino, Segretario generale Fise-Uniport: “Un'area ZIs incentrata sul porto guarda alle aree interconnesse anche molto oltre l'interporto. Riguardo alle semplificazioni: non ne vedo per le imprese portuali che rappresento. Una semplificazione potrebbe forse essere, ad esempio, una pianificazione e programmazione integrata delle infrastrutture di trasporto del territorio. Questa è la vera sfida”.

C.G.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, February 24th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.