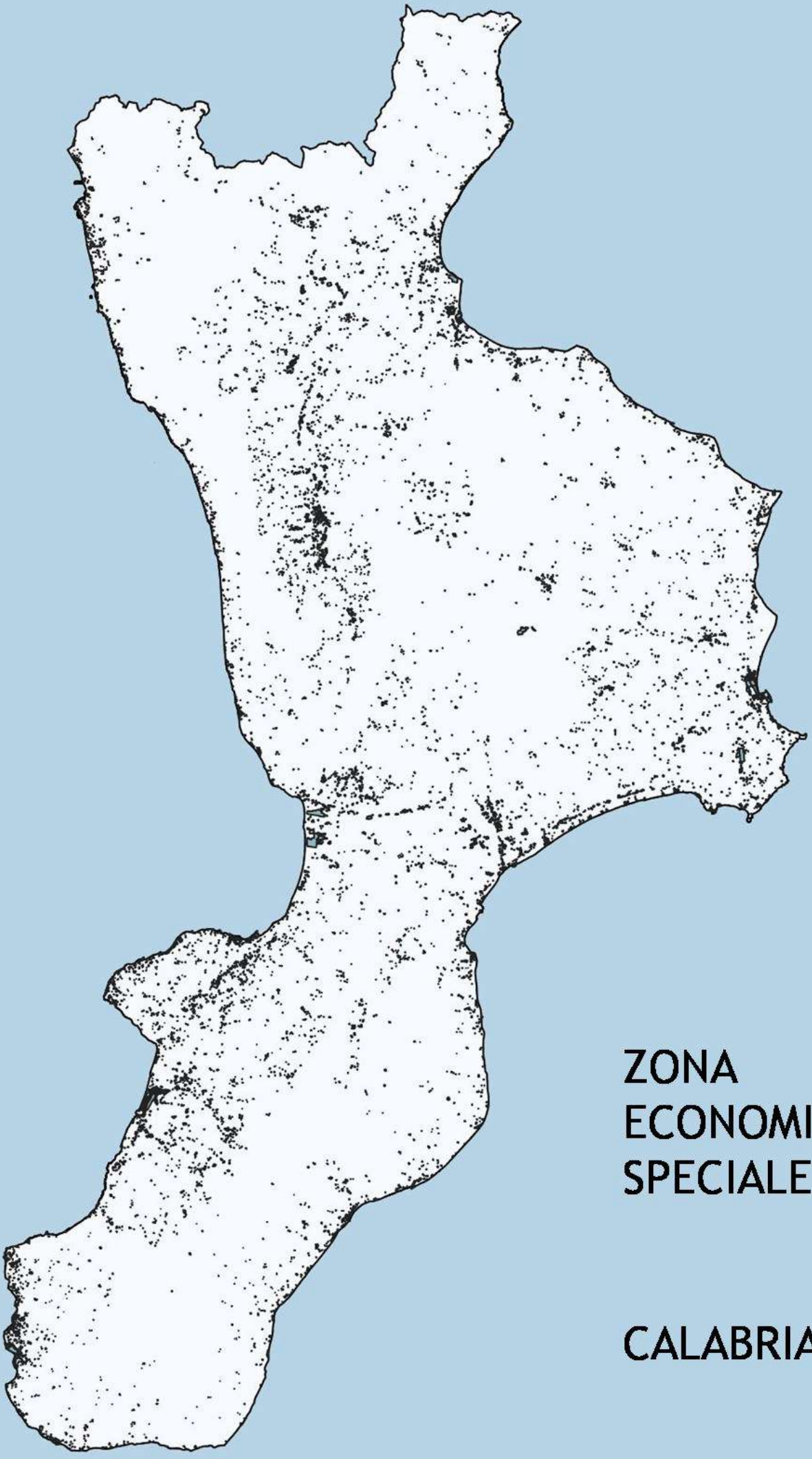
REGIONE CALABRIA



ZONA ECONOMICA SPECIALE

CALABRIA

PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO

REGIONE
CALABRIA

Assessorato allo Sviluppo Economico e Promozione
delle Attività Produttive

Assessorato al Sistema della Logistica
Sistema Portuale Regionale "Sistema Gioia Tauro"

Struttura di Coordinamento
della Programmazione Nazionale

Dipartimento N. 7
Sviluppo Economico, Lavoro, Formazione e
Politiche Sociali

PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO
Zona Economica Speciale
CALABRIA

GIUNTA REGIONALE

Presidente della Giunta Regionale

Gerardo Mario OLIVERIO

Assessori

Antonio VISCOMI

Roberto MUSMANNO

Antonietta RIZZO

Franco ROSSI

Francesco RUSSO

ENTI REFERENTI

AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

DIREZIONE MARITTIMA DI REGGIO CALABRIA

SACAL

CORAP

STRUTTURA REGIONALE PER IL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO ZES

Coordinatore Generale e Scientifico del Piano di Sviluppo Strategico

Francesco RUSSO

Direzione Generale della Struttura di Coordinamento della Programmazione Nazionale

Tommaso CALABRÒ

Direzione Generale del Dipartimento Attività Produttive

Fortunato VARONE

Coordinatore del Nucleo per il Monitoraggio Programmatico

Leone PANGALLO

Direzioni Tecnico – Economiche Regionali di Interfaccia

Felice IRACÀ

Francesco MARANO

Francesco VENNERI

Menotti LUCCHETTA

Struttura operativa

Antonio G. CARTISANO

Giuseppe FORTUGNO

Domenica S. PELLICANÒ

Clara ZITO

Struttura complementare

Michele DROSI

Saverio SILVA

Esperti

Annamaria ALESSIO

Daniela BELVEDERE

Francesco BOCCIA

Luigi BUONO

Giovanna CHILÀ

Francis CIRIANNI

Massimiliano COZZA D'ONOFRIO

Federica CROCCO

Antonello I. CROCE

Giuseppe DELFINO

Oriana FALBO

Amintore FUSCO

Massimo GALANTE

Vincenzo GALLELLI

Leonardo GIRONDA

Maria Rosaria TRECOZZI

Indice

Capitolo 1 Introduzione

Quadro di riferimento della ZES
Bibliografia

Capitolo 2 Relazione illustrativa

Introduzione
1 Una Vision per il Sistema delle Attività Produttive
2 Contesto economico produttivo della Calabria
3 Analisi delle attività che si intendono promuovere all'interno della ZES
4 Attività di specializzazione territoriale
Bibliografia

Capitolo 3 Stato dell'arte Zone Economiche Speciali

Introduzione
1 Obiettivi generali della ZES
2 Modelli differenti delle ZES nel mondo
3 Zone Franche e ZES
4 La situazione europea
5 Il caso Polonia
6 La situazione nel resto del mondo
6.1 Le ZES in Asia
6.2 Le ZES in Africa
6.3 Le ZES in Medio Oriente
Bibliografia

Capitolo 4 Aree individuate

Introduzione
1 Obiettivi per l'individuazione
1.1 Infrastrutturale trasportistico
1.2 Pianificazione strategica d'area vasta
1.3 Capacità di espansione produttiva
1.4 Sostenibilità dell'interferenza con le residenze
1.5 Accessibilità minima garantita
2 Inquadramento generale
3 Macronodo Gioia Tauro
4 Aree dei porti
4.1 Porto di Reggio Calabria
4.2 Porto di Villa San Giovanni
4.3 Porto di Crotone
4.4 Porto di Vibo Valentia
4.5 Porto di Corigliano Calabro
5 Aree degli aeroporti
5.1 Aeroporto di Lamezia Terme
5.2 Aeroporto di Reggio Calabria
5.3 Aeroporto di Crotone
6 Aree degli agglomerati industriali
6.1 Agglomerato industriale di Crotone
6.2 Agglomerato industriale di Vibo Valentia
6.3 Agglomerato industriale di Corigliano Calabro
6.4 Agglomerato industriale di Lamezia Terme
7 Individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse
8 Cartografia
Bibliografia

Capitolo 5 Intese esistenti

Introduzione
1 Quadro Generale
2 Quadro di dettaglio
2.1 Macronodo Gioia Tauro
2.2 Area integrata di Crotone
2.3 Area integrata di Vibo Valentia
2.4 Area integrata di Corigliano Calabro
2.5 Area integrata di Lamezia Terme
2.6 Area di Reggio Calabria e Villa San Giovanni
3 Nulla osta e/o vincoli
3.1 Macronodo Gioia Tauro
3.2 Area integrata di Vibo Valentia
3.3 Area integrata di Crotone
3.4 Area integrata di Corigliano Calabro
3.5 Area integrata di Lamezia Terme
3.6 Area di Reggio Calabria e Villa San Giovanni
Bibliografia

Capitolo 6 Infrastrutture e servizi

Introduzione
1 Quadro delle infrastrutture nodali
2 Infrastrutture di collegamento tra le aree non territorialmente adiacenti
2.1 Il sistema stradale
2.2 Il sistema ferroviario infrastrutturale
2.3 Il sistema dei collegamenti ferroviari e i limiti
3 Infrastrutture di ultimo miglio
3.1 Il sistema stradale
3.2 Il sistema ferroviario
3.3 Infrastrutture per la sicurezza e le telecomunicazioni
4 Servizi di TPL
4.1. Macronodo Gioia Tauro
4.2 Area integrata di Crotone
4.3 Area integrata di Corigliano Calabro
4.4 Area integrata di Vibo Valentia
4.5 Area integrata di Lamezia Terme
4.6 Porto ed Aeroporto di Reggio Calabria
4.7 Porto di Villa San Giovanni
4.8 Previsione dei servizi di collegamento per aree della ZES
4.9 Riorganizzazione della mobilità dei passeggeri nelle aree ZES
4.10 Proposte progettuali per la mobilità dei passeggeri per il macronodo Gioia Tauro
Bibliografia

Capitolo 7 Impatto sociale ed economico

Introduzione
1 Impatti economici, sociali ed ambientali
2 Un sistema di modelli sperimentali per la ZES
2.1 Modello 1 – Aggregated impact
2.2 Modello 2 – Land Capacity constraint
2.3 Modello 3 – Economic - functional link
2.4 Modello 4 – Factory
2.5 Modello 5 - Cost
2.6 Modello 6 - Indirect impact
Bibliografia

Capitolo 8 Semplificazioni amministrative

Introduzione
1 Normativa regionale in tema di semplificazione per le attività d'impresa
1.1 Definizioni generali
1.2 Il Sistema Regionale SUAP della Calabria
1.3 Il ruolo del SURAP
1.4 Le infrastrutture immateriali del Sistema Regionale SUAP
1.5 Il portale CalabriaSUAP
1.6 I dati del portale regionale
2 Attività già realizzate a Gioia Tauro
2.1 Costituzione dello Sportello Unico Associato della Piana di Gioia Tauro
2.2 Armonizzazione e digitalizzazione delle procedure dell'Ente portuale AP (AdSP) con le disposizioni del D.P.R. 160/2010 e del CAD
2.3 Presentazione Territoriale
3 Attività da realizzare nella ZES
3.1 Sportello Informativo
3.2 APEA
3.3 Ulteriori misure di semplificazione amministrativa che la Regione Calabria può attivare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES
Glossario
Bibliografia

Capitolo 9 Agevolazioni ed incentivazioni

Introduzione
1 Quadro Generale
2 Strumenti di ordine generale con coordinamento nazionale-regionale
2.1 Decreto legge n. 91/2017 conv. in Legge n. 123/2017
2.2 Credito d'imposta
2.3 Iperammortamento
2.4 Ulteriori misure
2.5 Contratti di sviluppo
2.6 Procedure doganali
2.7 Fondo di garanzia
2.8 Legge 181/1989
2.9 Zone Franche Urbane
2.10 Artigianato
3 Iniziative correlate a ricerca e sviluppo
4 Provvedimenti regionali specifici
Bibliografia

Capitolo 10 Consultazione

Introduzione
1 Valutazione Ambientale Strategica
2 La Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti
3 Il dibattito pubblico per la progettazione
4 Modalità ed esiti della consultazione specifica
5 Elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del piano di sviluppo strategico

Capitolo 11 Governance

Introduzione
1 Inquadramento generale
2 Soggetti cui è demandata l'amministrazione della ZES
2.1 Comitato di Indirizzo
3 Soggetti cui è demandato il Piano di Sviluppo Strategico e l'integrazione strategica con le politiche regionali
3.1 Cabina per lo sviluppo strategico della ZES
3.2 Tavolo di consultazione permanente
3.3 Struttura amministrativa regionale per la ZES
3.4 SURAP
3.5 Monitoraggio del Piano di Sviluppo Strategico
4 Modalità di esercizio delle funzioni amministrative e di gestione della Regione. Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato. Le convenzioni con gli organismi e/o con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica
4.1 Ruolo della Regione
4.2 Accordi con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica
4.3 Protocolli di intesa
4.4 Accordi con le Prefetture
4.5 Accordi con le parti sociali per le strategie di sviluppo
4.6 Accordi con gli Enti Locali
5 Nominativo del rappresentante della Regione

Capitolo 1

Introduzione

Quadro di riferimento della ZES

L'economia della Calabria presenta importanti segnali di una inversione di tendenza che, tuttavia, non intacca i dati strutturali della crisi, come risulta dai dati più aggiornati (Banca d'Italia, 2017). Complessivamente, nel primo semestre del 2017, si è registrata una crescita del numero di imprese attive dell'1,0%, un aumento delle esportazioni dell'8,9% e dell'occupazione dell'1,9%.

Bisogna avere però chiari, e molto, quali sono i valori assoluti delle stesse variabili: disoccupazione altissima, basso numero di imprese, basso livello di esportazioni. A questi indicatori possono poi associarsi: basso livello di occupazione femminile e giovanile. Si citi solo la disoccupazione (Banca d'Italia, 2017): dal 2016 al 2017 è scesa dal 24.0% di quasi 2 punti percentuali, con un positivo valore di tendenza, ma con un valore assoluto pari al doppio di quello nazionale 11.5%.

Le contraddizioni storiche dalla formazione dello Stato unitario e quelle accumulatesi nel periodo repubblicano gravano sulla situazione odierna della Calabria.
Per guardare alla vita di oggi in Calabria possono essere usati due punti di vista.
Il primo, che guarda al processo di sviluppo della Calabria in modo relativo alla Calabria stessa, o al Mezzogiorno in modo relativo al Mezzogiorno stesso. E questo punto di vista fornisce di certo una lettura positiva sulle trasformazioni delle condizioni di vita dal dopoguerra ad oggi.
L'altro punto di vista è quello che guarda il processo di sviluppo della Calabria in modo relativo all'Italia. Questo punto di vista non permette una lettura positiva; anzi, il confronto con le Regioni del Nord è impari. Basta pensare che il reddito medio (che poi mette tutto dentro: ricchi e poveri) è metà di quello del Nord; che la spesa ordinaria dello Stato italiano è ridotta al lumicino, e se non ci fosse la spesa europea la spesa pubblica scomparirebbe del tutto. Basta pensare alla storia dell'alta velocità, decisamente fermatasi prima di Eboli, o quella delle autostrade, mai scritta sullo Jonio calabrese o, ancora, ai 150 anni di ritardo della linea ferroviaria jonica.

Guardare alla Calabria nel sistema Paese vuol dire guardare ai valori fondanti del lavoro (occupazione totale, femminile, giovanile; imprese attive; esportazioni) e del sistema infrastrutturale.

Come prima accennato, è evidente, all'interno dei dati strutturali della crisi, un'inversione di tendenza in Calabria dovuta a vari fattori: dalla fuoriuscita dalla crisi internazionale, a politiche regionali coordinate con alcune scelte nazionali, fortemente incidenti sugli aspetti più deboli delle realtà produttive. Accanto a questi fattori c'è

quello, importantissimo, della ripresa di fiducia dei cittadini di "farcela", di poter lanciare o rilanciare la propria attività, di poter avere un futuro.
In questo momento è quindi assolutamente necessario esplicare il massimo sforzo istituzionale per far sì che l'inversione di tendenza divenga irreversibile e così forte da aggredire i valori assoluti in primis e per tutti, la disoccupazione.

Due elementi condizionano pesantemente i processi di cambiamento della Calabria.
Il primo riguarda la burocrazia. A prescindere dalla buona volontà dei singoli, la burocrazia è ancora quella consegnataci dallo Stato unitario savoiardo. Una burocrazia organizzata per forme e non per obiettivi. Tipologia organizzativa probabilmente utile all'alba dell'organizzazione dello Stato unitario, allorquando era necessario unificare una miriade di Stati microscopici.
Oggi il procedere per obiettivi diviene anch'esso una forma. E la procedura, il regolamento, il comma, hanno sempre la prevalenza sul bisogno sociale, sulle difficoltà dell'impresa, sul merito. La riforma Bassanini, di fatto lasciata in mezzo al guado, ha tolto la responsabilità gestionale agli esecutivi politici dandola alla burocrazia, senza riformare la burocrazia. L'effetto è stato devastante; basta guardare ai sistematici ritardi delle regioni del sud nella spesa, ritardi colmati solo a via di assistenza tecnica. Burocrazia che procede per forme cui viene data la responsabilità di spendere in modo efficace ed efficiente è diventata una miscela soporifera che mette a dura prova i programmi più qualificati.

Il secondo condizionamento negativo riguarda l'assenza di un deciso piano di investimenti. È necessario porre un termine di paragone. Germania 1989, muro di Berlino: diseguaglianze fortissime tra le due Germanie, forse più che in Italia tra Nord e Sud alla fine del fascismo. La Germania ha speso nei primi 20 anni (1990-2010) poco più di 1.500 miliardi di euro e poi 150 miliardi l'anno sino al 2019. In Italia nei 60 anni di Cassa del Mezzogiorno sono stati investiti nel Sud (compreso il Lazio) 342 miliardi. I fondi strutturali europei in Germania Est rappresentano meno del 5% sul totale degli investimenti, in Italia del Sud più del 40% (Sales, 2012). È necessario pertanto un ampio e finalizzato piano per il Sud che impegni nei prossimi 5 anni almeno 100 miliardi di risorse del Paese. L'esperienza della Germania dimostra che investire nelle zone più arretrate è vantaggioso. Se oggi la Germania è sempre più la locomotiva europea lo deve al coraggio di investire nell'Est. E questo teorema, provato sperimentalmente, sfida tutti gli economisti nostrani a partire dai neoliberisti. Ecco perché si parla poco in Italia del successo della riunificazione tedesca. È evidente che per fare salire il PIL del Paese deve salire la parte più debole, perché quella più forte sta già ai massimi europei e mondiali. Oggi il percorso di intervento forte del pubblico sta rilanciando l'economia della Polonia, che si è messa a correre. Nessuna grande impresa di stato è presente in Calabria: non ci sono officine FS, non ci sono impianti di alcun tipo (ex)Finmeccanica, non c'è ENI e così via.

L'istituzione delle ZES è stata ed è una delle armi più importanti in Polonia. Lo può divenire anche in Italia, ma bisogna sostenerla ed accompagnarla con adeguati sostegni finanziari, fiscali, semplificativi, burocratici. La ZES per la Calabria può essere una delle leve che insieme alle altre messe a punto dalla Regione può far fare al sistema economico calabrese un salto formidabile, anche se le insidie non sono poche. L'intervento dello Stato italiano è decisivo. Le risorse già stanziate sono importanti per innescare il processo, ma come è facile vedere, anche dalle analisi in seguito riportate, è necessario prevedere una precisa linea di finanziamento per supportare imprese ed infrastrutture.

Gli interventi ZES si collocano in un sistema complessivo di azioni per lo sviluppo delle attività economiche regionali, tra le quali molti interventi sono già partiti e stanno dispiegando il loro impatto positivo. Il sistema per lo sviluppo messo a punto dalla Regione esplicherà per intero tutti gli effetti nel corso dei prossimi anni, potendo così incidere sui valori assoluti drammatici che caratterizzano la Calabria. Gli interventi posti in campo devono intervenire sui settori caratterizzanti l'economia calabrese per spingere la crescita endogena, in uno con le adeguate e possibili spinte che possono venire da insediamenti ex novo.

I settori caratterizzanti dell'economia regionale sono l'agroalimentare, il manifatturiero, specie la meccanica leggera, i trasporti ed il magazzinaggio. Il settore agroalimentare traina le esportazioni regionali, dirette prevalentemente verso i paesi dell'Unione Europea. Il settore metalmeccanico rappresenta un'altra quota significativa con la presenza sul territorio di gruppi multinazionali leader a livello mondiale. A livello sub regionale, pur non potendosi identificare forti specializzazioni relative ai singoli settori produttivi, è possibile comunque identificare quelli con la più alta densità relativa di addetti ed imprese: agroalimentare caratterizza Cosenza; manifatturiero caratterizza Vibo Valentia, Crotone e Catanzaro; trasporti e magazzinaggio caratterizzano Reggio Calabria.
Una rete di piccole e medie imprese, fortemente orientate verso il mercato, con alcuni grandi player operanti nel mercato internazionale, rappresenta l'impianto di base delle attività produttive calabresi con insediamenti produttivi concentrati in massima parte all'interno di agglomerati industriali nelle 4 province e nella città metropolitana.

La dura crisi che ha colpito l'economia mondiale a partire dal 2007 si è assommata in Calabria ad una situazione economica di continuo impoverimento con aumento delle disuguaglianze storiche con il resto d'Italia. In questi ultimi anni si è invertita la tendenza, come prima sinteticamente richiamato. La Regione ha costruito un sistema di interventi per il sostegno allo sviluppo delle attività economiche che in parte già dispiega il suo impatto. Le varie tipologie di interventi tengono conto delle specificità territoriali, delle dimensioni aziendali, dei settori produttivi.

In questo senso è evidente che è stata già bocciata la vecchia prassi dei finanziamenti a pioggia e la sua alternativa delle cattedrali nel deserto. Il sistema di interventi deve seguire e incentivare le vocazioni: dalle tipologie territoriali che caratterizzano la Calabria, alle vocazioni settoriali, alle dimensioni imprenditoriali, anche nel mondo globalizzato.
Il sistema degli interventi sta producendo significativi risultati già nelle prime misure rese operative. Il suo impatto aumenterà man mano che gli interventi passano dalla fase dell'avvio alla fase operativa a regime.
A partire dall'impianto di base complessivo del sistema degli interventi per lo sviluppo delle attività economiche calabresi, l'obiettivo della ZES è quello di creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e stimolare l'insediamento di nuove imprese con riferimento a quelle strettamente connesse alle attività di import ed export.

La ZES della Calabria, ai sensi del Dl 91/2017 e del Reg. UE 1315/2013, è incentrata sul porto CORE di Gioia Tauro ed è integrata con ulteriori aree della Calabria, a Gioia Tauro connesse sia da un punto di vista economico funzionale sia infrastrutturale, allo stato attuale o in quello di scenario tattico o strategico.
Da un lato, il progetto ZES per la Calabria si inquadra come strumento di sviluppo sostenibile per l'import/export delle aree a vocazione industriale, strettamente connesse con le grandi infrastrutture di trasporto, in termini di incentivi, servizi, agevolazioni e semplificazioni amministrative. Dall'altro, il progetto ZES è inteso dal Governo Regionale come uno strumento per incentivare lo sviluppo di tutte le aree regionali a vocazione produttiva, estendendo le semplificazioni amministrative e tutte le accelerazioni lean dapprima avviate nella ZES alle aree non ricadenti in essa, ma con particolare vocazione produttiva, a partire dalle aree di crisi non complesse. L'elemento della semplificazione amministrativa è uno dei due cardini della ZES che deve essere sempre più inclusivo.
Il risultato finale è un sistema regionale che, a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, ove presentino condizioni minime, a Gioia Tauro, rafforzando le relazioni economico funzionali già esistenti tra le aree e potenziando ulteriormente il nesso principale che lega le stesse aree a Gioia Tauro, con riverberi degli effetti estesi fuori dalla ZES.

La Regione Calabria già da due anni ha avviato il processo di istituzione di una ZES in Calabria, allo scopo anche di attrarre capitali, con attenzione all'estero, da parte di investitori interessati ad operare in un ambito territoriale nel quale sia possibile fruire di agevolazioni e semplificazioni.
Il processo di istituzione della ZES è stato ed è un processo fortemente inclusivo che ha visto la partecipazione continua delle forze sindacali e datoriali che, in tutti i tavoli, si sono impegnate appunto per l'istituzione. Allo stesso tempo ha visto la partecipazione

continua degli Enti direttamente interessati: Autorità Portuale di Gioia Tauro, Direzione Marittima di Reggio Calabria, Sacal e CORAP. Il processo di istituzione ha visto, inoltre, la partecipazione degli Enti Locali, delle Province, della Città metropolitana, delle Università, delle Camere di commercio, insieme alle organizzazioni dei produttori.
Il Processo si è svolto con un proficuo e continuo confronto con il Ministero per la Coesione ed il Ministero delle Infrastrutture.
Il Piano di Sviluppo Strategico della ZES, con nucleo a Gioia Tauro, ha recepito:

- azioni specifiche per la ZES della Calabria;
- azioni del Piano Regionale dei Trasporti (PRT);
- azioni del DEFR 2018-2020;
- azioni della Legge urbanistica;
- azioni sulle attività del SUAP.

Le azioni specifiche per la ZES sono indicate nella DGR 294/2015 *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES*), che rappresenta il primo intervento del Governo Regionale per l'istituzione della ZES, e nella Delibera del Consiglio Regionale 52/2015.

Il Piano di Sviluppo Strategico della ZES Calabria si integra pienamente con la pianificazione strategica portuale che, a sua volta, è pienamente raccordata con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e, quindi, con i piani dell'Autorità portuale.

Le azioni previste dal PRT, documento che delinea la visione strategica della Regione Calabria per il rilancio economico del territorio, approvato con Delibera del Consiglio Regionale 157/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, nota n.1086324/2017, si specificano con la Misura 6.1, *Macronodo Economico, Zona Franca, Zona Economica Speciale, Zona Territoriale Speciale* e con la Misura 5.7, *Supporto allo sviluppo delle attività economiche del settore, snellimento e promozione*. E' correlata l'Azione 8, *Misure per la sostenibilità, la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi nel settore regionale dei trasporti e della logistica*, che prevede specifiche misure a favore della semplificazione amministrativa e dello snellimento burocratico.

Le azioni previste dal DEFR 2018-2020 (DGR 528/2017, Delibera del Consiglio Regionale 277/2017), strumento di raccordo della politica industriale dalla fase della programmazione alla fase attuativa, riguardano le priorità strategiche definite e i tre strumenti operativi per il conseguimento delle stesse priorità: le misure di politica industriale all'interno del Patto per la Calabria, Delibera del Consiglio Regionale 52/2015 e progetto *CalabriaCompetitiva*. Con il quadro tracciato dal Progetto regionale *CalabriaCompetitiva*, considerando le misure del Patto per la Calabria ed il Programma MISE Industria 4.0, si intende ampliare il perimetro della politica industriale regionale.

Le azioni previste dalla Legge Urbanistica regionale (LR 21/2017), che rappresenta la disciplina per la pianificazione, la tutela e il recupero del territorio, assicurano un sistema di programmazione e pianificazione territoriale efficace, efficiente, orientato allo sviluppo sostenibile. L'azione congiunta di tutti i settori coinvolti potrà garantire integrità fisica e culturale del territorio, miglioramento della qualità della vita, delle connessioni materiali e immateriali per lo sviluppo produttivo regionale.

Le azioni che si prevedono sulle attività del SUAP (DGR 304/2016), a partire dalle linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento, hanno l'obiettivo di specializzare lo sportello anche ai fini della ZES. Si intende semplificare le procedure amministrative in una logica di miglioramento ed ampliamento dei servizi offerti alle imprese.

La ZES si colloca in un sistema di sostegno allo sviluppo delle attività economiche che prevede le seguenti direttrici:

- Contratti di sviluppo (Accordo MISE, 2017);
- L. 181/89 (DGR 423/2016);
- Zona Franca Urbana (D.DIR.,2014, D. INT., 2013);
- Artigianato (DGR 580/2017);
- Credito di imposta (L. 208/2015);
- Decreto Legge n. 91/2017 convertito in Legge n. 123/2017.

Ulteriori azioni riguardano la ricerca e lo sviluppo che prevedono:

- finanziamenti diretti alle Università;
- finanziamenti tramite avvisi pubblici alle imprese per ricerca e innovazione.

Specifiche azioni, rivolte a precisi aspetti delle attività produttive, sono state avviate, alcune delle quali già dispiegano i loro effetti:

- Bando macchinari e impianti;
- Bando ICT;
- Bando internazionalizzazione;
- Strumenti di ingegneria finanziaria;
- Bando Auto impiego;
- Bando Startup e Spinoff.

E' utile evidenziare come gli strumenti ZES, Contratti di sviluppo, L. 181/89 e credito di imposta seguano il potenziamento delle grandi, medie e piccole imprese ma con un supporto differente che è ben definito dalla tipologia di intervento pubblico che da una parte fa capo al credito di imposta e dall'altro ad un sistema di agevolazioni anche in conto capitale.

Il Piano di Sviluppo Strategico, predisposto secondo il DPCM 12/2018, si articola in 11 capitoli, allineati con quanto espressamente richiesto come requisito dall'art.6 del DPCM 12/2018:

- cap. 1 – Introduzione, è questo documento che riporta il quadro di riferimento generale all'interno del quale si sviluppa il Piano;
- cap. 2 - Relazione illustrativa, riporta dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere e le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare all'interno della ZES (contenuto di cui alla lettera d, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 3 - Stato dell'arte delle Zone Economiche Speciali, riporta uno stato dell'arte delle principali ZES nel mondo, con specifico riferimento alle funzioni da esse previste;
- cap. 4 – Aree individuate, riporta l'identificazione delle aree anche in considerazione delle esigenze di sicurezza portuale e della navigazione (contenuto di cui alle lettere a e m, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 5 – Intese esistenti, descrive pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli Enti con riguardo alle attività funzionali alla ZES (contenuto di cui alla lettera f, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 6 - Infrastrutture e servizi, riporta una descrizione delle infrastrutture tra le aree non territorialmente adiacenti e di ultimo miglio ed i servizi di collegamento (contenuto di cui alla lettera b, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 7 – Impatto sociale ed economico, riporta l'analisi degli impatti attesi dall'istituzione della ZES (contenuto di cui alla lettera c, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 8 – Semplificazioni amministrative, descrive le semplificazioni amministrative per la realizzazione degli investimenti a seguito di iniziative imprenditoriali (contenuto di cui alla lettera e, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 9 - Agevolazioni ed incentivazioni, descrive le agevolazioni e le incentivazioni che possono essere concesse dalla Regione (contenuto di cui alla lettera g, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 10 – Consultazione, riporta l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, le modalità di consultazione e gli esiti delle stesse (contenuto di cui alla lettera h, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018);
- cap. 11- Governance, riporta il nominativo del rappresentante della Regione nel Comitato di indirizzo e le modalità con cui le strutture amministrative assicurano l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale (contenuto di cui alla lettera i e l, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018).

Bibliografia

Accordo MISE, 2017. *www.sviluppoeconomico.gov.it/ index.php/it/incentivi/ impresa/ contratti-di-sviluppo* (ultimo accesso, gennaio 2018).

Banca d'Italia, (2017). Economie regionali. *www. bancaditalia.it/pubblicazioni/ economie-regionali/index.html* (ultimo accesso, gennaio 2018).

Commissione Europea, nota n. 1086324/2017. Direzione Generale Politica Regionale Urbana. Marzo 2017.

D. DIR., 2014. *Modalità e termini di presentazione delle istanze per l'accesso alle agevolazioni in favore delle micro e piccole imprese localizzate nelle zone franche urbane della regione Calabria*. Ministero dello sviluppo economico 2014.

D. INT., 2013. *Condizioni, limiti, modalità e termini di decorrenza delle agevolazioni fiscali e contributive in favore di micro e piccole imprese localizzate nelle zone franche urbane delle regioni dell'obiettivo «convergenza»*. Ministero dello sviluppo economico 2013.

DCR 52/2015. *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES)*. Regione Calabria 2015.

DCR 157/2016. *Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti – Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza*. Regione Calabria 2016.

DCR 277/2017. *Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Paragrafo 6 del principio applicato della contabilità - allegato 4.1 e art. 36 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118)*. Regione Calabria 2017.

DGR 304/2016. *Approvazione del Progetto Strategico Regionale CalabriaImpresa.eu-Accesso unico ai servizi ed agli strumenti digitali dell'Amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale*. Regione Calabria 2016.

DGR 423/2016. *D.M. ministero sviluppo economico 4 agosto 2016. Aree di crisi industriale non complessa. Approvazione elenco dei territori regionali candidabili alle agevolazioni*. Regione Calabria 2016.

DGR 580/2017. *Approvazione documento per il sostegno e lo sviluppo dell'artigianato calabrese*. Regione Calabria 2017.

DGR 528/2017. *Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (paragrafo 6 del principio applicato della contabilita' allegato 4.1 e art.36 del d.lgs 23.06.2011 n.118*. Regione Calabria 2017.

DL 91/2017. *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*. GU 141/2017.

DPCM 12/2018. *Regolamento recante istituzione Zone economiche speciali (ZES)*. GU

47/2018.
L. 208/2015. *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilita' 2016)*. GU 302/ 2015.
LR 21/2017. *Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 (Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica della Calabria)*. BURC n. 62/ 2017.
Reg. UE 1315/2013. *Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE*.
Sales I. 2012. *Napoli non è Berlino. Baldini Castoldi Dalai editore.Milano*

Capitolo 2

Relazione illustrativa

(contenuto di cui alla lettera d, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera d, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018: *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 piu' aree non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico.*

Riporta la Vision per il Sistema delle Attività Produttive della Calabria (par. 1), una descrizione del contesto economico produttivo della Regione (par. 2), le attività che si intendono promuovere all'interno della ZES (par. 3) e le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare (par. 4).

1 Una Vision per il Sistema delle Attività Produttive

La Regione Calabria già da due anni ha avviato il processo di istituzione di una ZES in Calabria, allo scopo anche di attrarre capitali, con attenzione all'estero, da parte di investitori interessati ad operare in un ambito territoriale nel quale sia possibile fruire di un'ampia gamma di agevolazioni e semplificazioni.
Il processo di istituzione della ZES ha recepito:

- azioni specifiche per la ZES della Calabria;
- azioni del Piano Regionale dei Trasporti;
- azioni del DEFR 2018-2020;
- azioni della Legge urbanistica;
- azioni sulle attività del SUAP.

Le azioni specifiche per la ZES sono indicate nella DGR n. 294/2015 *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES*), che rappresenta il primo intervento del Governo Regionale per l'istituzione della ZES, e nella DCR n. 52/2015 *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES)* cui è allegata una prima proposta di legge. La proposta di legge si distingue dalle precedenti perché pienamente compatibile con la normativa europea.
Secondo l'ordinamento dell'istituzione delle ZES a opera del DL n. 91/2017 *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno* convertito in legge il 1° agosto 2017, una Zona Economica Speciale è definita come *un'area 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 comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (Ue) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).*
La DCR n. 52/2015, rispetto alle finalità della legge, istituisce la ZES della Calabria in virtù della presenza di un porto di rilevanza internazionale, definisce le sue caratteristiche e la sua amministrazione, gli incentivi agli investimenti, la durata del regime fiscale agevolato, gli incentivi al funzionamento per le PMI, le ulteriori misure di incentivazione, il cumulo delle agevolazioni ed il monitoraggio e la valutazione da parte del soggetto gestore della ZES.

Il Piano di Sviluppo Strategico della ZES Calabria si integra pienamente con la pianificazione strategica portuale che, a sua volta, è pienamente raccordata con il Piano Regionale dei Trasporti.

Il Piano di Sviluppo Strategico recepisce e specifica la visione strategica del PRT, che persegue il raggiungimento di un Sistema Mobilità secondo una vision che considera:

- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della Calabria, da troppo tempo atteso;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere uno strumento decisivo per l'accessibilità esterna verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del Mondo;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere l'elemento base per l'integrazione di tutte le aree della Calabria, ai fini di un progetto complessivo di inclusione;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere quadro di riferimento per uno sviluppo della Calabria che sia garanzia di sostenibilità.

Le azioni previste dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT), documento che delinea la visione strategica della Regione Calabria per il rilancio economico del territorio, approvato con DCR n. 157/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE con nota n.1086324/2017, si specificano nell'ambito di alcuni dei 10 definiti obiettivi strategici per il Sistema Mobilità, delle azioni che corrispondono a ciascuno di essi, e delle misure e delle attività operative da intraprendersi per attivare interventi di tipo: gestionale, istituzionale, infrastrutturale immateriale, infrastrutturale materiale.
Delle 10 azioni del PRT, le azioni 5 e 6 sono dedicate al sistema portuale. L'azione 5 *Misure per promuovere lo sviluppo economico della Calabria e la crescita del PIL, connesse al sistema logistico e al sistema portuale* è dedicata al sistema logistico e portuale regionale e nazionale; l'azione 6 *Misure per lo sviluppo del Sistema dell'area di Gioia Tauro nei contesti euromediterraneo e intercontinentale* è dedicata al sistema economico e trasportistico di Gioia Tauro.
In particolare, la misura 6.1 *Macronodo Economico, Zona Franca, Zona Economica Speciale, Zona Territoriale Speciale,* prevede:
Promozione della Zona Franca ad oggi non pienamente utilizzata. Verifica della estendibilità della Zona Franca a parti dell'attuale Area Corap ex ASIREG. Misure specifiche per la promozione della Zona Franca Doganale con la valorizzazione degli insediamenti, verificando tutte le concessioni nella Zona Franca analizzando l'utilizzo economico nelle aziende concessionarie delle caratteristiche amministrative e finanziarie proprie dell'area.
Istituzione di una Zona Speciale che integri le Aree del Porto a quelle del Retroporto, con una normativa specifica di Zona Economica Speciale o, in alternativa, di Zona Territoriale Speciale.
Istituzione della Zona Economica Speciale, con le misure sulla fiscalità, sulla governance unitaria e sulla promozione internazionale, secondo la DGR n. 294/2015 e la Delibera del Consiglio Regionale 52/2015. Al fine di sostenere la competitività dell'area e delle imprese ivi insediate, nonché i processi di innovazione dell'offerta di

beni e servizi della ZES nel suo complesso, la Regione Calabria, nel rispetto delle disposizioni in materia di aiuti di stato applicabili, istituisce ulteriori forme di incentivazione a sostegno delle imprese insediate nella ZES. Le ulteriori forme di incentivazione sono valutate ex ante e proposte dal soggetto gestore secondo quanto indicato nella DGR predetta e nella valutazione finale della Commissione. Per la Zona Economica Speciale va attivata una procedura sperimentale di semplificazione amministrativa che coinvolga tutte le amministrazioni pubbliche interessate all'attivazione ed al controllo delle attività economiche, anche in relazione alla misura 6.4.

Specificazione regolamento attuativo urbanistico in relazione alla nuova legge urbanistica, art 23.

Istituzione di una Zona Territoriale Speciale (ZTS) sulla base di un Investimento Territoriale Integrato, secondo l'art. 36 del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013.

La promozione complessiva dell'area va sviluppata a livello unificato regionale, mediante una strategia di sviluppo integrata e intersettoriale, e devono essere considerati adeguati canali comunicativi per la presentazione dell'offerta complessiva di servizi e infrastrutture nell'area. Deve essere verificata la possibilità di promuovere la Zona Franca, la ZES o la ZTS tramite organismi di livello nazionale o internazionale.

Inoltre, la misura 5.7 *Supporto allo sviluppo delle attività economiche del settore, snellimento e promozione* prevede:

Promozione di Accordi di filiera tra nodi del sistema regionale, gestori di piattaforme logistiche e di servizi di collegamento, in linea con le attività PSNPL 4.2

Estensione dello sportello unico da attivarsi nel Sistema Gioia Tauro agli altri porti dotati di aree industriali retroportuali. Riproposizione dello sportello unico (one stop shopping) per le attività economiche sulla base della convergenza dei processi amministrativi relativi all'avvio delle attività economiche e degli aspetti dei servizi direttamente connessi; revisione dei tempi per gli atti dei procedimenti con riduzione del tempo complessivo sulla base della sequenza base definita.

Promozione del marketing strategico del sistema dei trasporti e della logistica della Calabria, in relazione anche allo sviluppo della promozione per il sistema core di Gioia Tauro.

Promozione di azioni di scouting per l'insediamento di iniziative economiche nelle aree portuali, nelle aree aeroportuali e nelle aree logistiche direttamente connesse.

Promozione e sviluppo di iniziative relative alla semplificazione burocratica, in modo coordinato all'azione 9.

Sviluppo di processi di tipo "no-paper" per tutto il sistema logistico regionale, in modo coordinato con l'obiettivo 1 e con l'azione 9.

Sviluppo di iniziative relative allo snellimento sia di prodotto che di processo, in modo coordinato all'azione 9, con le specificazioni lean attivabili alla scala dei flussi esterni, in relazione all'obiettivo 9, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico

legislative siano più percorribili.

Oltre alle misure specifiche 6.1 e 5.7, è opportuno richiamare quanto previsto dall'azione 8 *Misure per la sostenibilità, la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi nel settore regionale dei trasporti e della logistica*, che prevede, pertanto, specifiche misure a favore della semplificazione amministrativa e dello snellimento burocratico.

Il PRT definisce, quindi, la visione strategica assunta dalla Regione Calabria per il rilancio economico del territorio che questo documento fa propria. Il suo ruolo è molteplice: da una parte diviene lo strumento di connessione tra politiche istituzionali di vario livello territoriale, da un'altra diviene elemento importante per lo sviluppo di politiche attive dei comparti industriali, agricoli e del turismo.

Le azioni previste dal DEFR 2018-2020 (DGR n. 528/2017, DCR n. 277/2017), che rappresenta lo strumento regionale di riferimento in materia di sviluppo economico, sono relative alle azioni specifiche che il Governo Regionale sta mettendo in campo per favorire lo sviluppo di un sistema produttivo della Calabria che sia:

- strumento di competitività e innovazione, per lo sviluppo di politiche attive dei comparti industriali e agricoli, l'incremento del livello di efficienza e della qualità della logistica territoriale, l'individuazione di nuove prospettive per il sistema manifatturiero ed in particolare per l'agroalimentare regionale;
- strumento per l'internazionalizzazione e l'attrazione, per il riposizionamento della Calabria nell'ambito delle catene logistiche internazionali che collegano i macro mercati dell'Asia con l'UE ed il consolidamento del ruolo che la Calabria può e deve avere negli scambi tra i paesi UE ed i paesi della sponda Sud del Mediterraneo;
- strumento per l'accessibilità materiale ed immateriale della Calabria, al fine di favorire lo sviluppo socio-economico della regione, attraverso la riduzione dei costi di trasporto e l'incremento delle utilità, ad oggi ancora estremamente basse rispetto ad altri sistemi territoriali;
- strumento per la sostenibilità dello sviluppo, al fine di garantire, in accordo alle indicazioni UE, che il sistema produttivo corrisponda ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente.

Il DEFR 2018-2020 individua tre strumenti operativi per il conseguimento delle priorità:

- DCR n. 52/2015 Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES);
- Patto per la Calabria (DGR n. 160/2016);

- Progetto Strategico Regionale CalabriaCompetitiva – Interventi per lo sviluppo del sistema produttivo calabrese e la promozione di nuova imprenditorialità (DGR n. 250/2016);

Il Patto per la Calabria e le azioni concrete volte, in particolare, all'istituzione della ZES intervengono con decisione sugli interventi per le connessioni infrastrutturali e sul sistema portuale/logistico, al fine di valorizzare le produzioni di eccellenza nei vari settori produttivi della Calabria, razionalizzare le preesistenti aree industriali e perseguire una profonda mutazione della politica di creazione/attrazione degli investimenti, con la generazione di convenienze per gli investitori.

La mutazione della politica di offerta verso le imprese, secondo la regolamentazione del POR Calabria 2014-2020, trova nel Progetto regionale CalabriaCompetitiva il contesto sistematizzato della gestione degli incentivi alle imprese.

In continuità con quanto determinato nel DEFR 2017-2019, con l'esecuzione avviata dei tre strumenti operativi con il DEFR 2018-2020, con il quadro tracciato dal Progetto regionale CalabriaCompetitiva, considerando le misure del Patto per la Calabria ed il Programma MISE Industria 4.0, si intende ampliare il perimetro della politica industriale regionale, definendo il Progetto regionale CalabriaCompetitiva.

Particolare importanza riveste la decisione della Giunta Regionale di concretizzare a livello regionale, nei tempi previsti dal Governo, la pianificazione degli interventi nelle Aree di crisi Industriale non complessa, strettamente collegate alla ZES.

Tra l'altro, viene attenzionata la possibile adozione delle APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) quale nuovo modello insediativo diffondibile su tutto il territorio regionale a vantaggio delle imprese, per supportare i programmi d'investimento orientati alla sostenibilità, alla competitività ed alla innovatività dei processi produttivi, e dei territori che riqualificano le aree d'insediamento per una migliore e caratterizzante competitività ambientale riducendo gli impatti delle attività economiche.

Le azioni previste dalla Legge Urbanistica regionale (LR 19/2002, LR 21/2017), che rappresenta la disciplina per la pianificazione, la tutela e il recupero del territorio, assicurano un sistema di programmazione e pianificazione territoriale efficace, efficiente e orientato allo sviluppo sostenibile. L'azione congiunta di tutti i settori coinvolti può garantire integrità fisica e culturale del territorio, miglioramento della qualità della vita, delle connessioni materiali e immateriali per lo sviluppo produttivo regionale. Inoltre, la Legge urbanistica regionale 21/2017, all'art. 22 *Norme particolari per il polo logistico di Gioia Tauro,* stabilisce che, sulla base di quanto disposto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità del 2015, la Regione possa assumere nel Quadro Territoriale di Riferimento a valenza paesaggistica la ZES del polo di Gioia

Tauro. Si dispone anche che la Regione possa promuovere appositi Accordi di Programma con l'Autorità Portuale di Gioia Tauro per l'insediamento e l'esercizio di attività imprenditoriali all'interno del polo logistico.

Le azioni che si prevedono sulle attività del SUAP (DGR n. 304/2016), a partire dalle linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento, hanno l'obiettivo di specializzare lo sportello anche ai fini della ZES. Si intende semplificare le procedure amministrative in una logica di miglioramento ed ampliamento dei servizi offerti alle imprese. La Regione Calabria ha già avviato misure di semplificazione con la piattaforma telematica CalabriaSUAP che è a supporto dell'attività amministrativa dei Comuni. CalabriaSUAP è un'interfaccia web che si pone come punto unico di contatto tra le imprese e i SUAP dei Comuni. Permette a questi, che sono gli interlocutori pubblici unici delle aziende, la gestione telematica dei procedimenti amministrativi riguardanti le attività produttive.

A partire dalle azioni specifiche per la ZES, dalle azioni previste dal PRT, dal sistema di sostegno allo sviluppo economico regionale e nel contesto socio-economico attuale, il Piano di Sviluppo Strategico, in coerenza con quanto previsto dal DPCM n. 12/2018, ai sensi dell'art. 4, comma 3 del DL n. 91/2017, convertito in legge con la L n. 123/2017 concernente l'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES), individua le caratteristiche territoriali, tecniche ed economico funzionali della ZES Calabria.
Nel rispetto della definizione sopra richiamata, l'obiettivo della Regione Calabria è quello di individuare una ZES per la Calabria incentrata sul porto CORE di Gioia Tauro, ai sensi del DL n. 91/2017 e del Reg. UE 1315/2013, ed integrata verso ulteriori aree della Calabria, a Gioia Tauro connesse sia da un punto di vista economico funzionale, sia infrastrutturale, allo stato attuale e/o in quello di scenario tattico o strategico.
Il progetto ZES per la Calabria segue le direttrici di seguito esposte:

- incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali;
- disponibilità di infrastrutture, di immobili e terreni a canoni di locazione ridotti e allaccio ad utenze a tariffe agevolate.

Altre direttrici in corso di sviluppo, sia a livello centrale che regionale, riguardano:

- semplificazione amministrativa, attraverso la costituzione di un apposito Sportello Unico e l'assicurazione di procedure snelle, certe e celeri;
- agevolazioni o esenzioni fiscali e deroghe alla regolamentazione ordinaria dei contratti di lavoro.

Da un lato, il progetto ZES per la Calabria si inquadra come strumento di sviluppo sostenibile per l'import/export delle aree a vocazione industriale, strettamente connesse con le grandi infrastrutture di trasporto, in essa ricadenti, attraverso l'attuazione delle direttrici di cui sopra, in termini di incentivi, servizi, agevolazioni e semplificazioni amministrative. L'obiettivo è realizzare un sistema ZES che, a partire

dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, ove presenti condizioni minime, a Gioia Tauro.

Dall'altro, il progetto ZES è inteso dal Governo Regionale come uno strumento per incentivare lo sviluppo di tutte le aree regionali a vocazione produttiva, estendendo le semplificazioni amministrative e tutte le accelerazioni lean dapprima avviate nella ZES alle aree non ricadenti in essa, ma con particolare vocazione produttiva, a partire dalle aree di crisi non complesse. L'elemento semplificazione è uno dei due cardini della ZES che deve essere sempre più inclusivo.

Il risultato finale è un sistema regionale che, a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, ove presenti condizioni minime, a Gioia Tauro, rafforzando le relazioni economico funzionali già esistenti tra le aree e potenziando ulteriormente il nesso principale che lega le stesse aree a Gioia Tauro, con riverberi degli effetti estesi anche fuori dalla ZES. L'intento della Regione è, infatti, promuovere azioni volte a far ripercuotere gli impatti della ZES sulle altre aree produttive calabresi, in termini di semplificazioni amministrative e accelerazione delle procedure.

2 Contesto economico produttivo della Calabria

Il recupero della carenza nelle infrastrutture e dell'efficienza e dell'efficacia nei servizi è decisivo per il radicamento delle attività industriali in Calabria, in quanto l'efficientamento dei trasporti è elemento centrale per la crescita del valore aggiunto con l'immissione di quantità potenzialmente imponenti di logistica territoriale; efficientamento dei trasporti e qualità della logistica territoriale divengono pilastri portanti per il radicamento e l'espansione del settore manifatturiero, come il metalmeccanico, e per l'espansione verso nuove prospettive dell'agroalimentare, come polo nazionale e internazionale. Metalmeccanica e agroalimentare sono, ad oggi, i comparti trainanti del settore produttivo manifatturiero calabrese.
Il sistema di trasporto regionale è condizionato dal tessuto produttivo esistente, che dipende sia dai processi di ristrutturazione e riconversione delle imprese attive, sia dalla costruzione di nuove attività imprenditoriali che dalla cessazione delle attività esistenti. Nell'ultimo periodo, l'azione di questi due fattori ha portato, in Calabria, ad un consolidamento del settore terziario ed a un'integrazione tra industria e servizi.
I dossier sui dati più aggiornati disponibili (Banca d'Italia, 2017) dimostrano che nella prima parte del 2017 è proseguita la fase di crescita dell'economia calabrese, iniziata nel 2015, in special modo nelle attività economica legate ai servizi. Nel settore dell'industria la produzione è aumentata, le esportazioni sono cresciute, pur rimanendo ancora modeste. Anche nel settore delle costruzioni si osservano segnali di miglioramento. L'occupazione, nel primo semestre del 2017, è cresciuta, dopo la flessione registrata durante la seconda metà del 2016, grazie principalmente al contributo dei servizi, in particolare dei comparti commerciali e turistici. Complessivamente, nel primo semestre del 2017, si è registrata una crescita del numero di imprese attive dell'1,0%, un aumento delle esportazioni dell'8,9% e dell'occupazione dell'1,9%.

Con lo scopo di fornire un quadro generale del settore produttivo calabrese, si consideri che nel 2015 la Calabria ha prodotto un valore aggiunto per tutte le attività economiche di 29,3 miliardi di euro, con un aumento dell'1,9% sul 2014. Per quanto sia una regione con un basso valore aggiunto del comparto industriale nel suo complesso, pari nel 2014 a 3,5 miliardi di euro (Istat, 2011), e di quello manifatturiero corrispondente nel 2014 a 1,034 miliardi, presenta, accanto a cluster di PMI operanti nell'industria leggera (agroalimentare, legno, materie plastiche, etc.), alcuni complessi di rilevanti dimensioni, in taluni casi facenti capo a multinazionali, mentre in altri sono imprenditori locali a detenerne il controllo (Pirro, 2017).

I dati confermano i rilievi di Unioncamere secondo cui la quota più rilevante delle imprese attive è nel settore della distribuzione commerciale (34,4%), seguono le

imprese nel settore dell'agricoltura (19,7%), delle costruzioni (13%), dell'industria manifatturiera (8,2%) e dei servizi di alloggio e ristorazione (7,1%) (Unioncamere, 2012).

Se si considerano le attività distinte in primarie, secondarie e terziarie, alcune informazioni utili possono ricavarsi dal 6° Censimento generale dell'agricoltura (Istat, 2010), da cui emerge che al 2010 le aziende agricole e zootecniche in Calabria ammontavano complessivamente a 137.790 (pari all'8,5 % del totale Italia). Del totale, il 36,6% in provincia di Cosenza, il 26,4% nella città metropolitana di Reggio Calabria, il 15,5 % nella provincia di Catanzaro, il 10,9 % in quella di Vibo Valentia ed il 10,6 % in quella di Crotone.

Riguardo al settore secondario, ovvero manifatturiero, nel 2012, circa il 73% delle imprese calabresi, rispetto al numero totale di imprese risultanti nei registri camerali, risultava attivo in quattro grandi comparti: prodotti alimentari e bevande (26,6%), metallo e prodotti in metallo (26,3%), legno e prodotti in legno (11,1%), prodotti tessili, articoli di abbigliamento, cuoio e pelli (8,4 %).

Riguardo al settore terziario si evidenzia una maggiore concentrazione nella provincia di Catanzaro e nella città metropolitana di Reggio Calabria, rispettivamente pari a 59,1% e 57,5%, superiore al valore del Paese (Unioncamere-Infocamere, 2013) come mostrato nella fig. 1.

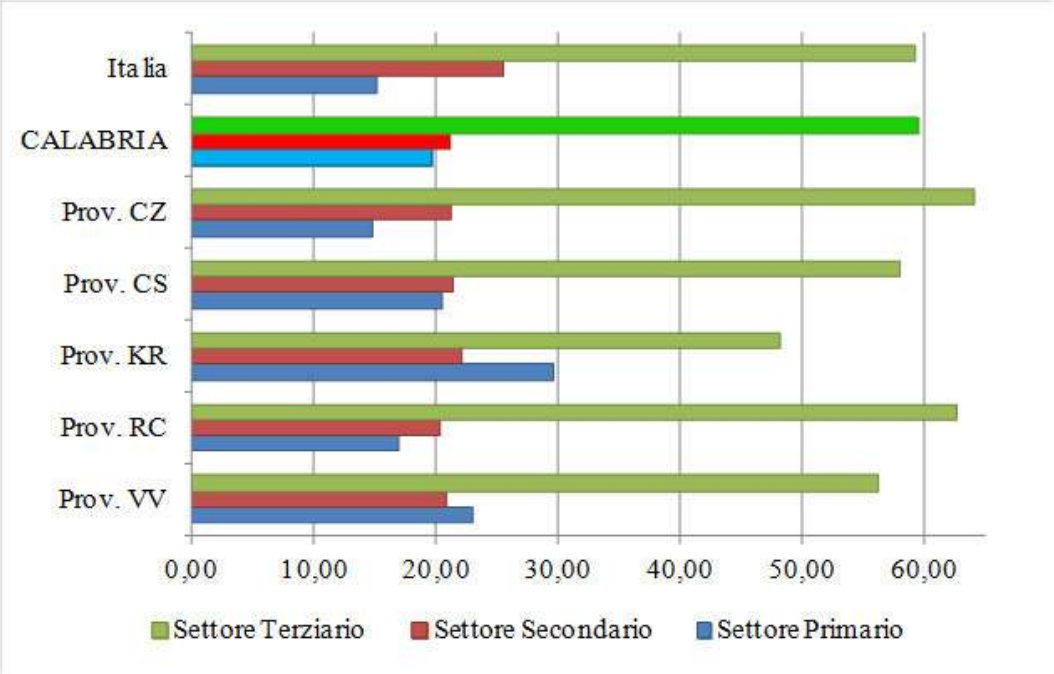


Fig. 1 - Imprese attive (%). Anno 2013.
(Fonte: Elaborazione su dati Unioncamere-Infocamere, 2013)

E' da evidenziare il ruolo significativo svolto in Calabria dalla cosiddetta economia del mare, che fornisce un apporto significativo all'economia complessiva. In particolare, il

contributo delle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava, nel 2011, a 1,1 miliardi di euro, con un'incidenza sul totale della capacità di produrre ricchezza pari al 3,7%, a fronte di un valore medio nazionale del 2,9%. All'economia del mare sono riconducibili: filiera ittica; industria delle estrazioni marine; filiera della cantieristica; movimentazione di merci e passeggeri via mare; servizi di alloggio e ristorazione; ricerca, regolamentazione e tutela ambientale; attività sportive e ricreative. A livello provinciale e di città metropolitana la maggior parte delle imprese operanti nell'economia del mare si rileva a Cosenza (2.705) e a Reggio Calabria (2.350), anche se, in termini di incidenza sul totale delle imprese, è la provincia di Vibo Valentia a registrare un'incidenza maggiore (5,8% del totale).

In termini di addetti alle Unità Locali delle imprese attive, il Censimento Industria e Servizi (Istat, 2011) ne rileva 301.427. Rispetto alla classificazione della attività economiche (ATECO 2007) risulta che sul totale degli addetti, il 51,3% è concentrato nei settori del commercio (28.6%) delle costruzioni (11,7%) e del manifatturiero (11%). A livello provinciale e di città metropolitana, gli addetti in tutti i settori sono così distribuiti: Cosenza con 112.261 addetti (37,2%), Catanzaro con 62.468 addetti (20,7%), Crotone con 25.668 addetti (8,5%), Reggio con 79.149 addetti (26,3%) e Vibo con 21.881 addetti (7,3%). La tab. 1 riporta i dati di sintesi per pr/cm (provincia/città metropolitana)

Tab. 1 – Addetti alle Unità Locali di Imprese Attive per pr/cm (Istat, 2011)

Sezione ATECO 2007		CS	CZ	KR	RC	VV	Totale
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	4.021	365	330	592	343	5.651
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	157	64	65	61	65	412
C	Attività manifatturiere	11.800	6.536	3.315	8.151	3.300	33.102
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	780	475	260	306	120	1.941
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1.377	1.142	710	1.248	171	4.648
F	Costruzioni	13.010	7.499	3.487	8.386	2.760	35.142
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	32.426	16.635	6.477	24.586	6.199	86.323
H	Trasporto e magazzinaggio	7.583	4.604	1.962	9.470	1.342	24.961
I	Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	8.769	4.466	1.896	5.816	2.250	23.197
J	Servizi di informazione e comunicazione	2.918	2.384	339	1.014	482	7.137
K	Attività finanziarie e assicurative	3.255	1.856	663	2.215	478	8.467
L	Attività immobiliari	604	408	129	413	98	1.652
M	Attività professionali, scientifiche	7.898	4.606	1.596	5.704	1.716	21.520
N	Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	7.351	6.338	1.893	4.228	978	20.788
P	Istruzione	526	248	167	498	163	1.602
Q	Sanità e assistenza sociale	5.523	2.520	1.697	3.644	681	14.065
R	Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	892	456	161	545	155	2.209
S	Altre attività di servizi	3.371	1.866	521	2.272	580	8.610
	Totale	112.261	62.468	25.668	79.149	21.881	301.427

Ogni pr/cm ha i suoi ambiti produttivi caratterizzanti che afferiscono ad un settore o a più settori della classificazione ATECO 2007: a Catanzaro sono commercio e servizi, agricoltura e costruzioni; a Cosenza sono commercio, agricoltura, costruzioni, alberghiero e ristorazione, manifatturiero; a Crotone sono commercio e servizi, agroalimentare, pesca, metalmeccanica, turismo, energia e ambiente; a Reggio Calabria sono commercio, agricoltura, silvicoltura e pesca, costruzioni; a Vibo Valentia sono agricoltura, artigianato e turismo (Regione Calabria, 2018).

Secondo i dati del Censimento generale dell'industria e dei servizi negli anni 2001 e 2011 (Istat, 2011), nonostante le singole pr/cm siano caratterizzate da un tessuto imprenditoriale differente sia nelle dimensioni strutturali (la provincia di Cosenza conta il maggior numero di imprese attive, superiori a 41 mila unità, mentre la provincia di Vibo Valentia appare la più piccola con circa 9 mila unità) che nelle dimensioni del lavoro (nella provincia di Cosenza si registra il valore più alto di addetti, superiore alle 100 mila unità, nella provincia di Vibo Valentia, invece, si riporta quello più contenuto, inferiore alle 22 mila unità), il decennio intercensuario ha registrato nelle pr/cm un incremento del numero delle imprese attive, parallelo ad un aumento del numero degli addetti in tali imprese. La fig. 2 consente di valutare simultaneamente queste variazioni, avvenute tra il 2001 e il 2011, tenendo conto del peso di ogni singola pr/cm in termini di imprese attive (rappresentato dalla grandezza delle bolle).
Relativamente al primo dei due aspetti, tutte le pr/cm hanno registrato una crescita delle proprie unità attive intorno all'11%, eccezion fatta per la migliore performance evidenziata dalla provincia di Crotone (+12,4%) rispetto a quella più contenuta della provincia di Cosenza (+10,6%). Per quanto concerne il numero degli addetti in tali unità attive, il dato medio di crescita è pari al 20% con valori massimi nella città metropolitana di Reggio Calabria (+25%) e valori minimi nella provincia di Cosenza (+12%).

Nell'export, in particolare, i settori trainanti della Calabria sono: agroalimentare e metalmeccanica.

Il settore agroalimentare calabrese traina le esportazioni regionali, di cui costituiva nel 2011 una quota del 47%, diretta prevalentemente verso i paesi dell'Unione. La dinamica delle esportazioni, totali e agroalimentari, mostra un trend positivo. Il settore agroalimentare ha accresciuto il suo peso grazie all'aumento delle esportazioni del settore industria e bevande. La Germania si conferma il principale cliente e copre il 22% circa delle vendite di prodotti calabresi all'estero di prodotti agroalimentari; seguono gli Stati Uniti d'America (9,4%), la Francia (8,8%) e il Regno Unito (8,6%). Alcune delle maggiori imprese calabresi operanti nel comparto agroalimentare sono la Callipo e la Intertonno della famiglia Sardanelli (produzione di tonno), la distilleria dei F.lli Caffo, la Liquirizia Amarelli, la Mangiatorella (acque minerali), la Fattorie Del Sole (prodotti lattiero-caseari), l'Agrumaria Reggina (materie prime, bevande e emulsioni),

l'OP Interpiana (agrumi) e le cantine Antiche Vigne di Pironti, Ceraudo Roberto, Tenuta del Conte, Val di Neto, Zagarella, Tramontana, la VegItalia controllata da capitale giapponese per la produzione di cibi surgelati.

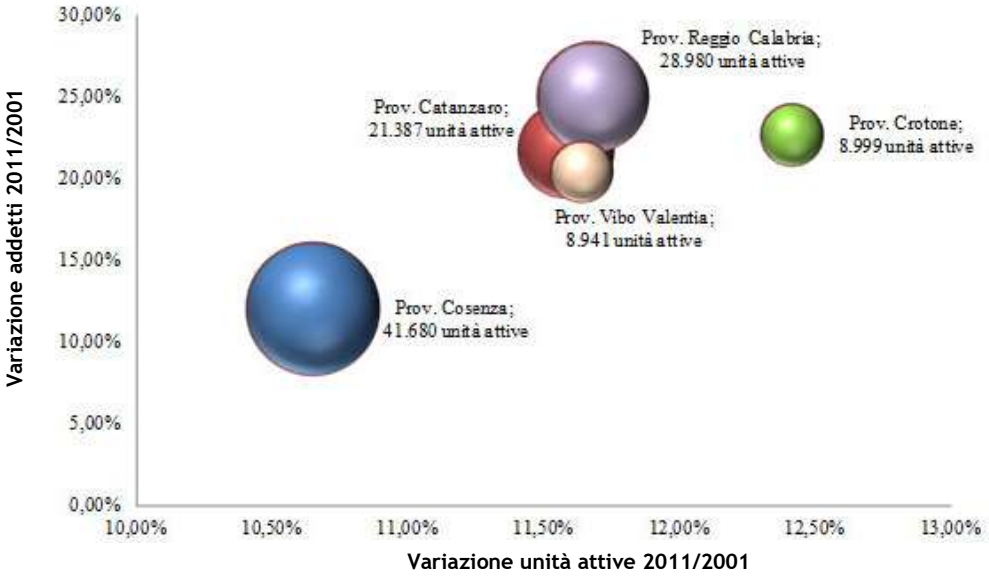


Fig. 2 – Dimensione imprenditoriale e lavorativa per ripartizione geografica.
Anni 2011 e 2001. Aziende e addetti (%) e imprese attive
(*Fonte: Elaborazione su dati Istat, 2011*)

Il comparto metalmeccanico calabrese ha registrato un peso di circa il 30% del totale dell'export regionale. Sono presenti sul territorio unità di produzione locali di gruppi multinazionali leader a livello mondiale e un buon livello di integrazione con le università e i centri di ricerca del territorio, seppur non ancora messo a sistema. Tra gli insediamenti di poli di rilevanti dimensioni ci sono il Nuovo Pignone, appartenuto al Gruppo ENI e acquisito negli anni '90 da Usa General Electric, specializzato nella costruzione di impianti meccanici per l'industria petrolifera e del gas; l'ex Ansaldo Breda, il cui stabilimento è stato acquisito dalla giapponese Hitachi Rail, che è all'avanguardia nella costruzione di treni regionali e metropolitane; la Ca.dis che produce prodotti in alluminio per i mercati europei e nord africani; la FB Engineering, specializzata nella costruzione di turbocompressori di rotazione; la Ital Tractor Sud che costruisce macchine per il movimento terra; la Metal Carpenteria che è una controllata delle Industrie Meccaniche Cremonesi.

Per il comparto dell'automotive, a Gioia Tauro, dal 2003, ha sede la società BLG Logistics che gestisce un terminal automobilistico. Il terminal costituisce un hub per le importazioni/esportazioni nei mercati mediterranei e intercontinentali. Ha una capacità di stoccaggio di 15.000 auto ed è attrezzato per gestire servizi logistici integrati per auto e veicoli commerciali in modalità ro-ro. Oltre ai trasporti di breve raggio via mare, è possibile effettuare la distribuzione dei veicoli su strada e rotaia. È

dotato di un centro tecnico che fornisce servizi tra cui ispezione, installazione optional, riparazione e verniciatura.

Secondo recenti dati (Unioncamere, 2016), la Calabria, superata la crisi economica che ha segnato l'intero Paese, vive una fase di ripresa. Le attività economiche sono in fase di sviluppo: il tessuto imprenditoriale risulta reattivo e si è irrobustito grazie al contributo dell'imprenditoria straniera che è in crescita e risulta superiore rispetto alla media nazionale; il settore agricolo ha registrato miglioramenti rispetto al Mezzogiorno e al Paese che, nel 2016, hanno subito un calo decisivo; il comparto turistico ha mostrato un trend positivo degli arrivi dall'estero in Calabria.

D'altro canto, vi sono degli elementi che evidenziano la permanenza di difficoltà strutturali: i valori di partenza delle caratteristiche economiche principali sono molto bassi; la crescita complessiva della regione è caratterizzata da una minor dinamicità in termini di creazione della ricchezza rispetto alle medie nazionali; il livello occupazionale complessivo resta inferiore alla media del Mezzogiorno e a quella del Paese (Unioncamere, 2016).

3 Analisi delle attività che si intendono promuovere all'interno della ZES

Le attività che si intendono promuovere all'interno della ZES possono essere individuate a partire dai settori già esistenti, in particolare quelli che rappresentano i settori di punta della Regione.
Il principale settore caratterizzante della Regione è il manifatturiero, specie agroalimentare e metalmeccanico leggero. L'agroalimentare è correlato anche al settore dell'agricoltura.
Il sistema agroalimentare costituisce il comparto economico più importante per la Calabria e l'elemento distintivo delle produzioni regionali (Strategia Regionale per l'Innovazione e La Specializzazione Intelligente 2014-2020, Scheda Agroalimentare, Regione Calabria, 2016). L'agricoltura ha un peso rilevante sulla formazione del PIL regionale, pari al 4,1%, che rappresenta il doppio della media nazionale, mentre l'industria pesa per il 14% circa a fronte di una media nazionale del 25% circa ed è superiore anche alla media delle regioni del Mezzogiorno. L'industria alimentare è il primo settore nel comparto manifatturiero calabrese, con un valore aggiunto pari a circa il 23% del totale. Le imprese attive dell'industria alimentare calabrese sono 3.401, pari al 26,6% delle imprese manifatturiere regionali, per il 34% sono nella provincia di Cosenza (Infocamere, anno 2012). Il settore agroalimentare traina le esportazioni regionali, di cui costituiva nel 2011 una quota del 47%, diretta prevalentemente verso i paesi dell'Unione. Rappresenta una fetta importante anche delle importazioni totali della regione, pari al 42% nel 2011.

La metalmeccanica ha una dimensione e un peso rilevanti per l'economia regionale, soprattutto se valutata in relazione a tre caratteristiche del settore: apertura internazionale, intensità di capitale, manodopera altamente qualificata con una forte presenza di laureti e figure tecniche di alto livello (Strategia Regionale per L'innovazione e La Specializzazione Intelligente 2014-2020, Scheda Smart Manufacturing, Regione Calabria, 2016). Il comparto metalmeccanico fa registrare un peso di circa un terzo sul valore dell'export regionale, con la presenza di multinazionali leader a livello mondiale e un buon livello di integrazione con le università e i centri di ricerca del territorio, seppur non ancora messo a sistema. Negli ultimi anni il volume dell'export metalmeccanico calabrese si è ridotto in termini complessivi, restando comunque secondo solo alle esportazioni del comparto agroalimentare.

A supporto dei settori di specializzazione produttiva territoriale, il settore della ricerca e della formazione, in particolar modo in materia di trasporto merci e logistica, da anni svolge un ruolo importante legato alla ristrutturazione delle imprese che devono rispondere ai cambiamenti del commercio globale. Le imprese hanno l'esigenza di figure intermedie, capaci di gestire i passaggi grazie a competenze trasversali

applicabili all'intero processo logistico. In Calabria esiste una rete per l'offerta formativa post-secondaria (ad es. l'Istituto Tecnico Superiore Pegasus a Polistena) e universitaria per quanto concerne i trasporti (Università della Calabria e Mediterranea), dove la ricerca nel settore dei trasporti e della logistica è consolidata.

Una rete di piccole e medie imprese, fortemente orientate verso il mercato, con alcuni grandi player operanti nel mercato internazionale, rappresenta l'impianto di base delle attività produttive calabresi con insediamenti produttivi concentrati in massima parte all'interno di agglomerati industriali nelle 4 province e nella città metropolitana.
A partire dall'impianto di base delle attività produttive calabresi, l'obiettivo della Regione Calabria è quello di individuare una ZES per creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e stimolare l'insediamento di nuove imprese.
Il progetto ZES della Calabria parte dal CORE a Gioia Tauro e si allarga verso le restanti aree della regione a principale vocazione industriale, collegate ad importanti nodi di trasporto di interesse nazionale e internazionale. Le aree sono integrate a Gioia Tauro secondo un nesso economico funzionale. Il territorio regionale risulta coinvolto con attenzione alle attività esistenti ed alla loro specializzazione produttiva con lo scopo, da un lato, di valorizzare e incrementare l'esistente e, dall'altro, di incentivare la diversificazione delle produzioni.

Le attività esistenti possono essere analizzare a partire dai dati relativi agli addetti per sezione ATECO (Istat, 2011), riportate in tab. 1 e relativi ai settori dalla A alla H.
A scala regionale (tab. 2) su un totale di 192.180 addetti, il 37% è nella provincia di Cosenza, il 19% nella provincia di Catanzaro, il 9% nella provincia di Crotone, il 27% nella città metropolitana di Reggio ed il 7% nella provincia di Vibo. Al settore del commercio (Sezione C) corrisponde il 22% sul totale addetti, variabile tra il 2% di Vibo e Crotone ed il 3% di Cosenza, alle costruzioni (Sezione F) corrisponde il 9% sul totale addetti, variabile tra l'1% di Vibo e Crotone ed il 3% di Cosenza. Le attività manifatturiere hanno il 9% degli addetti, variabile tra l'1% di Vibo e Crotone ed il 3% di Cosenza. Il trasporto ed il magazzinaggio (Sezione H) ha il 6% degli addetti, variabile tra meno dell'1% di Vibo e Crotone ed il 2% di Reggio.
A scala provinciale e metropolitana, i settori con la percentuale maggiore di addetti sono il commercio (Sezione C), con un numero variabile tra il 39% di Crotone ed il 47% di Reggio, e le costruzioni (Sezione F) con un numero variabile tra il 16% di Reggio ed il 21% di Crotone sul totale pr/cm. Le attività manifatturiere (Sezione C) hanno una percentuale di addetti variabile tra il 15% della città metropolitana di Reggio e il 23% della provincia di Vibo. Il trasporto ed il magazzinaggio (Sezione H) ha una percentuale di addetti variabile tra il 9% della provincia di Vibo ed il 18% della città metropolitana di Reggio.

L'analisi del rapporto tra addetti per sezione ATECO e popolazione residente (tab. 3) consente di confermare i risultati riscontrati a livello regionale. La provincia di Cosenza ha il maggior numero di addetti per popolazione residente nel settore dell'agricoltura (Sezione A), pari a circa 6 addetti per 1000 abitanti. Catanzaro, Crotone e Vibo hanno i maggiori valori nel settore del manifatturiero (Sezione C) pari rispettivamente a 18 add per 1000 abitanti, 19 addetti per 1000 abitanti, 20 addetti per 1000 abitanti. Reggio Calabria ha il valore maggiore nel settore trasporti e magazzinaggio (Sezione H) pari a 17 addetti per 1000 abitanti.

L'analisi del rapporto tra addetti per sezione ATECO e superficie pr/cm (tab. 4) mostra che tutte le pr/cm hanno il maggior numero di addetti per superficie nel settore del commercio (Sezione G), pari a 483 addetti per 100 kmq a Cosenza, 689 addetti per 100 kmq a Catanzaro, 373 addetti per 100 kmq a Crotone, 766 addetti per 100 kmq a Reggio e 539 addetti per 100 kmq a Vibo.

I principali settori considerati subiscono l'impatto della ZES in differenti momenti. La ZES impatta sul manifatturiero, sul trasporto e magazzinaggio e sull'agricoltura durante tutto il periodo della sua operatività, mentre impatta sulle costruzioni solo prima del suo avvio e sul commercio solo successivamente nella vendita interna al mercato regionale.

In sintesi, dal confronto tra il valore totale pr/cm per settore, il valore totale per singola pr/cm (tab. 1), il valore totale regionale (tab. 2) ed il rapporto addetti popolazione (tab.3) e addetti superficie (tab.4) per i principali settori che hanno un impatto dalla ZES emerge che:

per i settori delle costruzioni e del commercio

- nella provincia di Cosenza
    - il commercio rappresenta il 17% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 38% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 46% sul totale provincia di Cosenza, 44, 32 addetti per 1000 abitanti, 483 addetti per 100 kmq,
    - le costruzioni rappresentano il 7% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 37% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 18% sul totale provincia di Cosenza, 18 addetti per 1000 abitanti, 194 addetti per 100 kmq;
- nella provincia di Catanzaro
    - il commercio rappresenta il 7% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 19% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 45% sul totale provincia di Catanzaro, 46 addetti per 1000 abitanti, 689 addetti per 100 kmq,

    - le costruzioni rappresentano il 4% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 37% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 18% sul totale provincia di Catanzaro, 21 addetti per 1000 abitanti, 310 addetti per 100 kmq;

- nella provincia di Crotone
    - il commercio rappresenta il 3% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 7% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 39% sul totale provincia di Crotone, 38 addetti per 1000 abitanti, 373 addetti per 100 kmq,
    - le costruzioni rappresentano il 2% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 10% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 21% sul totale provincia di Crotone, 21 addetti per 1000 abitanti, 201 addetti per 100 kmq;
- nella città metropolitana di Reggio Calabria
    - il commercio rappresenta il 13% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 28% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 46% sul totale città metropolitana di Reggio, 44 addetti per 1000 abitanti,766 addetti per 100 kmq,
    - le costruzioni rappresentano il 4% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 24% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 16% sul totale città metropolitana di Reggio, 15 addetti per 1000 abitanti, 261 addetti per 100 kmq;
- nella provincia di Vibo Valentia
    - il commercio rappresenta il 3% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 7% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 43% sul totale provincia di Vibo, 38 addetti per 1000 abitanti, 539 addetti per 100 kmq,
    - le costruzioni rappresentano l'1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 8% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 19% sul totale provincia di Vibo, 17 addetti per 1000 abitanti, 240 add per 100 kmq;

per i settori del manifatturiero, del trasporto e magazzinaggio e dell'agricoltura

- nella provincia di Cosenza
    - il manifatturiero rappresenta il 6% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 36% del totale del settore calcolato su tutte

le pr/cm ed al 16% sul totale provincia di Cosenza, 16 addetti per 1000 abitanti, 176 addetti per 100 kmq,

- il trasporto e magazzinaggio rappresenta il 4% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 30% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed all' 11% sul totale provincia di Cosenza, 10 addetti per 1000 abitanti,113 addetti per 100 kmq,
- l'agricoltura rappresenta il 2% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 71% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 6% sul totale provincia di Cosenza, 6 addetti per 1000 abitanti, 60 addetti per 100 kmq;

- nella provincia di Catanzaro
  - il manifatturiero rappresenta il 6% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 21% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 20% sul totale provincia di Catanzaro, 18 addetti per 1000 abitanti, 271 addetti per 100 kmq,
  - il trasporto e magazzinaggio rappresenta il 2% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 18% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 12% sul totale provincia di Catanzaro, 13 addetti per 1000 abitanti, 191 addetti per 100 kmq,
  - l'agricoltura rappresenta meno dell'1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 6% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed a meno dell'1% sul totale provincia di Catanzaro, 1 addetto per 1000 abitanti, 15 addetti per 100 kmq;
- nella provincia di Crotone
  - il manifatturiero rappresenta il 2% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 10% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 20% sul totale provincia di Crotone, 19 addetti per 1000 abitanti, 191 addetti per 100 kmq,
  - il trasporto e magazzinaggio rappresenta il 1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde all' 8% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 18% sul totale provincia di Crotone, 11 addetti per 1000 abitanti, 113 addetti per 100 kmq,
  - l'agricoltura rappresenta meno dell'1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 6% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed a meno del 2% sul totale provincia di Crotone, 2 addetti per 1000 abitanti, 19 addetti per 100 kmq;

- nella città metropolitana di Reggio Calabria
    - il manifatturiero rappresenta il 4% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 25% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 15% sul totale città metropolitana di Reggio, 15 addetti per 1000 abitanti, 254 addetti per 100 kmq,
    - il trasporto e magazzinaggio rappresenta il 5% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 38% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 18% sul totale città metropolitana di Reggio, 17 addetti per 1000 abitanti, 295 addetti per 100 kmq,
    - l'agricoltura rappresenta meno dell'1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 10% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed all'1% sul totale città metropolitana di Reggio, 1 addetto per 1000 abitanti, 18 addetti per 100 kmq;
- nella provincia di Vibo Valentia
    - il manifatturiero rappresenta il 2% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 10% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 15% sul totale provincia di Vibo, 20 addetti per 1000 abitanti, 287 addetti per 100 kmq,
    - il trasporto e magazzinaggio rappresenta il 1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 5% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm ed al 9% sul totale provincia di Vibo, 8 addetti per 1000 abitanti, 117 addetti per 100 kmq,
    - l'agricoltura rappresenta meno dell'1% del totale degli addetti della regione, che corrisponde al 2% del totale del settore calcolato su tutte le pr/cm, 2 addetti per 1000 abitanti, 30 addetti per 100 kmq.

Tab. 1 – Addetti alle Unità Locali di Imprese Attive per pr/cm (Istat, 2011). Valori assoluti e percentuali

	Sezione ATECO 2007	CS	CZ	KR	RC	VV	Totale
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	4.021	365	330	592	343	**5.651**
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	157	64	65	61	65	**412**
C	Attività manifatturiere	11.800	6.536	3.315	8.151	3.300	**33.102**
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	780	475	260	306	120	**1.941**
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1.377	1.142	710	1.248	171	**4.648**
F	Costruzioni	13.010	7.499	3.487	8.386	2.760	**35.142**
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	32.426	16.635	6.477	24.586	6.199	**86.323**
H	Trasporto e magazzinaggio	7.583	4.604	1.962	9.470	1.342	**24.961**
	Totale	**71.154**	**37.320**	**16.606**	**52.800**	**14.300**	**192.180**
	Valori Percentuali						
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	71,16	6,46	5,84	10,48	6,07	**100,00**
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	38,11	15,53	15,78	14,81	15,78	**100,00**
C	Attività manifatturiere	35,65	19,75	10,01	24,62	9,97	**100,00**
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	40,19	24,47	13,40	15,77	6,18	**100,00**
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	29,63	24,57	15,28	26,85	3,68	**100,00**
F	Costruzioni	37,02	21,34	9,92	23,86	7,85	**100,00**
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	37,56	19,27	7,50	28,48	7,18	**100,00**
H	Trasporto e magazzinaggio	30,38	18,44	7,86	37,94	5,38	**100,00**
	Totale	**37,02**	**19,42**	**8,64**	**27,47**	**7,44**	**100,00**
	Valori Percentuali						
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	5,65	0,98	1,99	1,12	2,40	**2,94**
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	0,22	0,17	0,39	0,12	0,45	**0,21**
C	Attività manifatturiere	16,58	17,51	19,96	15,44	23,08	**17,22**
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	1,10	1,27	1,57	0,58	0,84	**1,01**
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1,94	3,06	4,28	2,36	1,20	**2,42**
F	Costruzioni	18,28	20,09	21,00	15,88	19,30	**18,29**
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	45,57	44,57	39,00	46,56	43,35	**44,92**
H	Trasporto e magazzinaggio	10,66	12,34	11,82	17,94	9,38	**12,99**
	Totale	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

Tab. 2 – Addetti alle Unità Locali di Imprese Attive per pr/cm (Istat, 2011). Valori percentuali

	Sezione ATECO 2007	CS	CZ	KR	RC	VV	Totale
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	2,09	0,19	0,17	0,31	0,18	**2,94**
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	0,08	0,03	0,03	0,03	0,03	**0,21**
C	Attività manifatturiere	6,14	3,40	1,72	4,24	1,72	**17,22**
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	0,41	0,25	0,14	0,16	0,06	**1,01**
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	0,72	0,59	0,37	0,65	0,09	**2,42**
F	Costruzioni	6,77	3,90	1,81	4,36	1,44	**18,29**
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	16,87	8,66	3,37	12,79	3,23	**44,92**
H	Trasporto e magazzinaggio	3,95	2,40	1,02	4,93	0,70	**12,99**
	Totale	**37,02**	**19,42**	**8,64**	**27,47**	**7,44**	**100,00**

Tab. 3 – Rapporto addetti-popolazione (addetti/popolazione *1000)

	Sezione ATECO 2007	CS	CZ	KR	RC	VV	Totale
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	5,50	1,00	1,92	1,06	2,11	**2,84**
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	0,21	0,18	0,38	0,11	0,40	**0,21**
C	Attività manifatturiere	16,13	17,96	19,29	14,56	20,28	**16,64**
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	1,07	1,31	1,51	0,55	0,74	**0,98**
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1,88	3,14	4,13	2,23	1,05	**2,34**
F	Costruzioni	17,78	20,60	20,29	14,98	16,96	**17,66**
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	44,32	45,70	37,69	43,93	38,10	**43,38**
H	Trasporto e magazzinaggio	10,36	12,65	11,42	16,92	8,25	**12,54**
	Totale	**97,25**	**102,53**	**96,62**	**94,34**	**87,89**	**96,58**

Tab. 4 – Rapporto addetti-superficie (addetti/kmq*100)

	Sezione ATECO 2007	CS	CZ	KR	RC	VV	Totale
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	60	15	19	18	30	**37**
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	2	3	4	2	6	**3**
C	Attività manifatturiere	176	271	191	254	287	**217**
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	12	20	15	10	10	**13**
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	21	47	41	39	15	**31**
F	Costruzioni	194	310	201	261	240	**231**
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	483	689	373	766	539	**567**
H	Trasporto e magazzinaggio	113	191	113	295	117	**164**
	Totale	**1.06**	**1.54**	**957**	**1.645**	**1.243**	**1.263**

4 Attività di specializzazione territoriale

Una rete di piccole e medie imprese, fortemente orientate verso il mercato, con alcuni grandi player operanti nel mercato internazionale, rappresenta l'impianto di base delle attività produttive calabresi con insediamenti produttivi concentrati in massima parte all'interno di agglomerati a vocazione industriale.

Gli agglomerati industriali sono di competenza del CORAP (Consorzio Regionale per lo sviluppo delle Attività Produttive). Il CORAP è un ente pubblico economico strumentale della Regione Calabria costituito a seguito della LR 24/2013 con cui la Regione ha avviato un processo di riordino e di semplificazione del sistema degli enti pubblici regionali, che ha portato anche all'accorpamento dei consorzi provinciali per le Aree di Sviluppo Industriale (ASI) in un unico Consorzio, denominato CORAP.

Il CORAP ha la funzione di sviluppare e valorizzare le aree produttive ed industriali esercitando tutte le funzioni già attribuite alle ex ASI con LR 38/2001, oltre che le funzioni ad esso delegate e strumentali nell'ambito dello sviluppo delle attività produttive, industriali, economiche e dei servizi. In particolare, il CORAP ha come obiettivo principale quello di favorire la creazione di nuove imprese e potenziare quelle esistenti in tutti i settori economici. La mission è ripresa da quella definita dal Governo centrale a partire dagli investimenti CASMEZ.

Gli agglomerati industriali CORAP sono 16 di cui:

- 4 nella città metropolitana di Reggio, denominati Gioia Tauro-Rosarno-S. Ferdinando, Reggio Calabria-Campo Calabro-Villa S. Giovanni, Reggio Calabria-S. Leo/S. Gregorio e Montebello Ionico/Saline Ioniche;
- 2 in provincia di Vibo, denominati Porto Salvo e ex Aeroporto;
- 1 in provincia di Catanzaro, denominato Lamezia Terme;
- 1 in provincia di Crotone, denominato Crotone;
- 8 in provincia di Cosenza, denominati Bisignano, Cammarata di Castrovillari, Follone di S. Marco Argentano, Montalto Uffugo, Piano Lago di Mangone e Figline Vigliature, Rocca Imperiale, S. Irene di Rossano, Schiavonea di Corigliano Calabro.

In tab. 5 sono riportate le superfici totali comprese di servizi, il numero di aziende insediate e le stime del numero di addetti degli agglomerati industriali da fonte CORAP. Le figg. 1-3 mostrano gli agglomerati industriali sul territorio regionale con rappresentazione delle superfici totali, delle aziende e degli addetti.

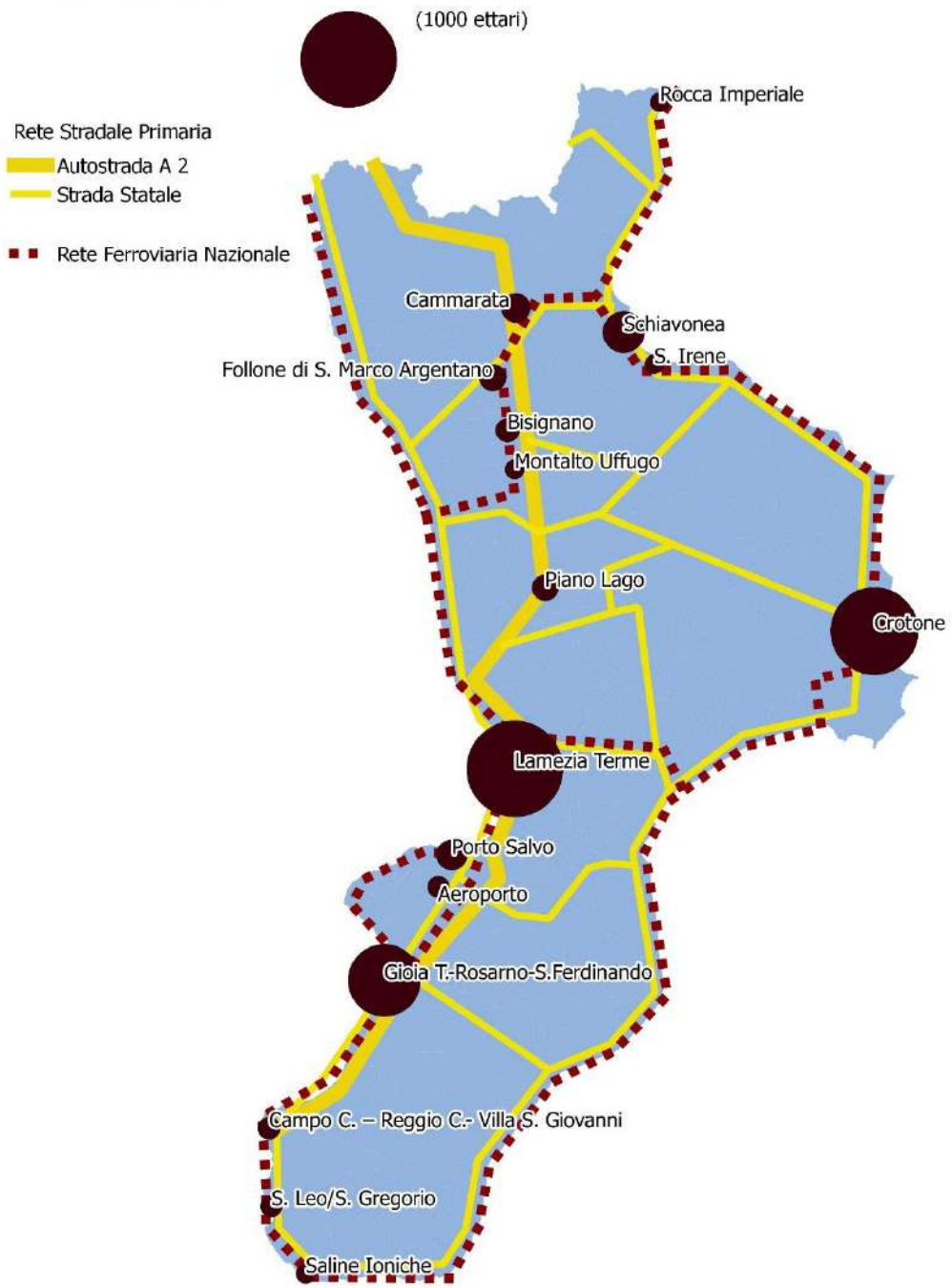


Fig. 1 Agglomerati industriali e superfici totali
(Fonte: Elaborazione su stime CORAP, 2017)

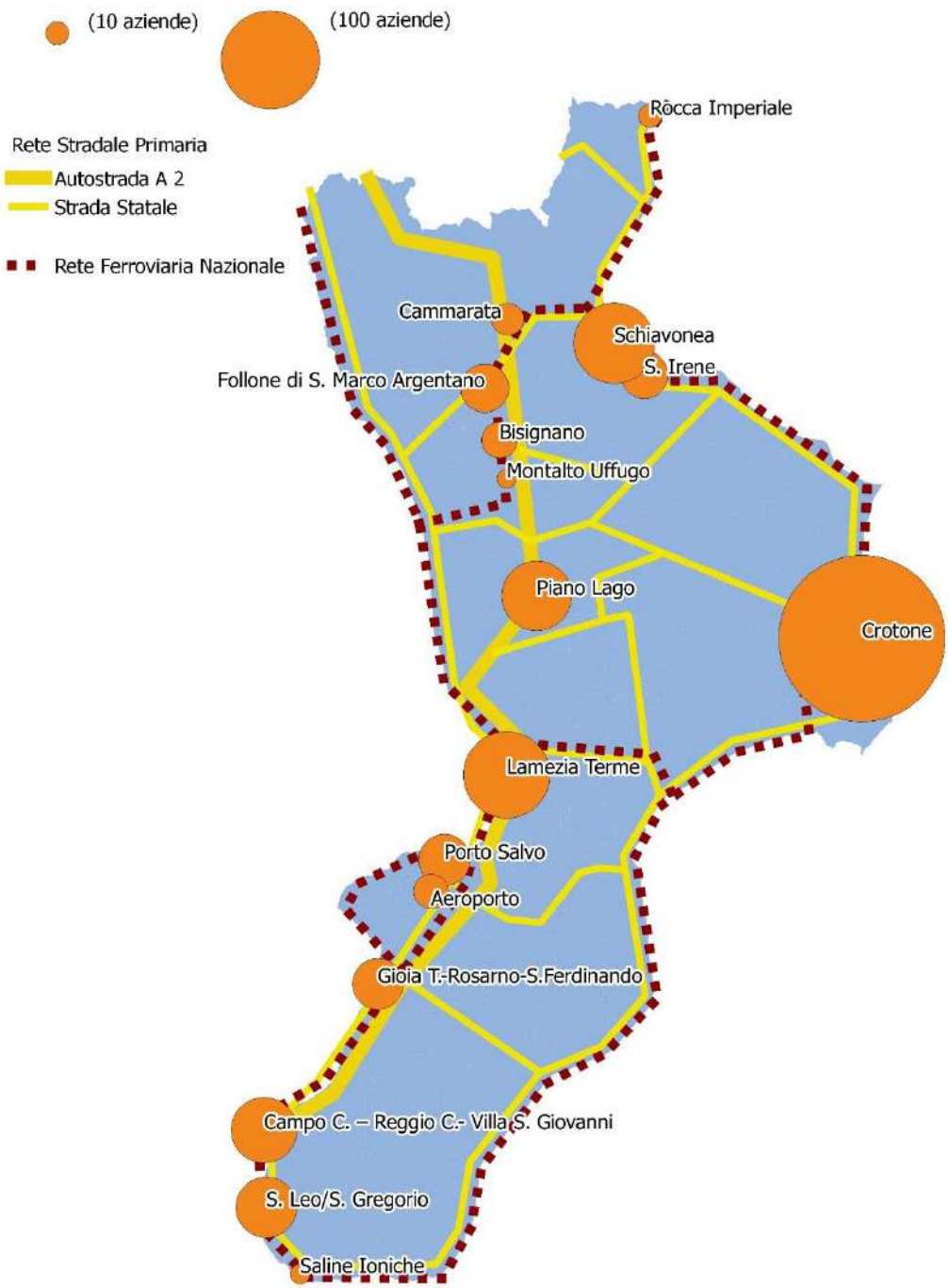


Fig. 2 Agglomerati industriali e aziende
(Fonte: Elaborazione su stime da CORAP, 2017)

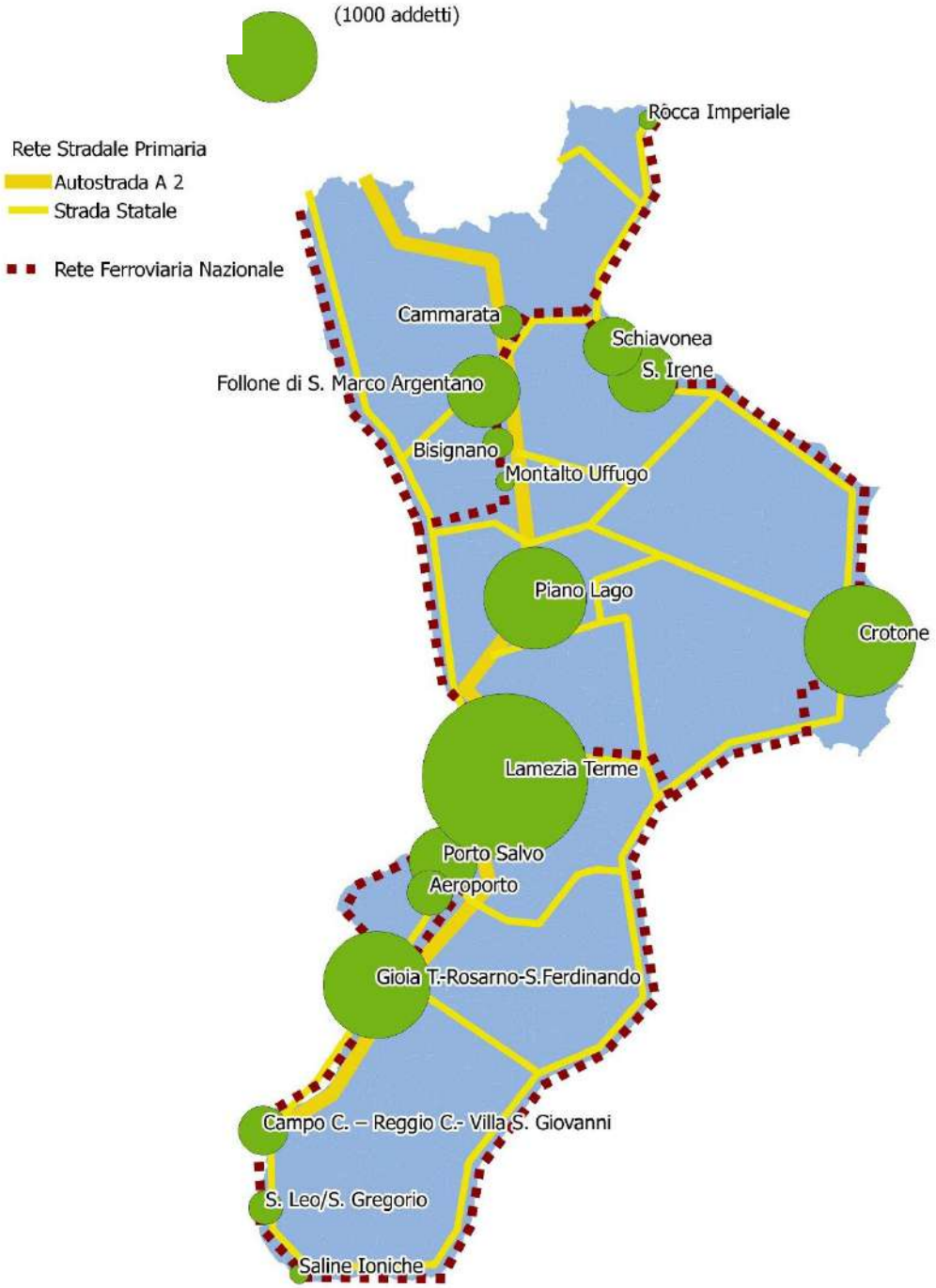


Fig. 3 Agglomerati industriali e addetti
(Fonte: Elaborazione su stime da CORAP, 2017)

Tab. 5 –Agglomerati industriali (valori stimati, 2017)

Pr/Cm	Agglomerato industriale	Superficie con servizi (ha)	Aziende (num)	Addetti (num)
Reggio	Gioia -Rosarno-S.Ferdinando	705	43	1.219*
	Campo–Reggio-Villa S. Giovanni	89	61	450
	S. Leo/S. Gregorio	65	55	250
	Saline Ioniche	46	6	40
Vibo	Porto Salvo	184	44	700*
	Ex Aeroporto	80	24	400
Catanzaro	Lamezia Terme	1.120	86	3.000**
Cosenza	Bisignano	104	25	202
	Cammarata	173	21	233
	Follone di S. Marco Argentano	144	40	764
	Montalto Uffugo	25	0	0
	Piano Lago	135	66	1.159
	Rocca Imperiale	19	10	40
	S. Irene	42	39	715
	Schiavonea	340	79	574*
Crotone	Crotone	890	182	1.275*
Totale		**4.161**	**781**	**11.021**

* Non sono compresi gli addetti al porto
** Sono compresi gli addetti ad un call center

L'agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – S. Ferdinando è ubicato nella piana di Gioia Tauro all'interno dei comuni di Gioia, Rosarno e S. Ferdinando. Dista 0,5 km dalla città di Gioia, 2 km dalla città di Rosarno, 0,5 km dalla città di S. Ferdinando e 56 Km dalla città di Reggio. È distribuito su tre aree denominate: area industriale 1 (parzialmente nel comune di Gioia e parzialmente di S. Ferdinando), area industriale 2 (parzialmente nel comune di Gioia e parzialmente di S. Ferdinando) e area industriale 3 (comune di Rosarno).

L'agglomerato di Campo– Reggio - Villa S. Giovanni è ubicato all'interno dei comuni di Campo, Reggio e Villa S. Giovanni. Dista 18 km dalla città di Reggio, 1 km dalla città di Campo e 4 km dalla città di Villa S. Giovanni.

L'agglomerato di S. Leo/S. Gregorio è ubicato nel comune di Reggio e si trova dentro i confini urbani. Comprende gli insediamenti produttivi aventi la seguente denominazione: Gebbione, Arangea-S. Elia, S. Gregorio-S. Leo. Quest'ultimo dista circa 6 km dal centro città.

L'agglomerato di Saline Ioniche è ubicato sulla fascia costiera ionica del comune di Montebello Ionico, a Saline. Dista 24 km dalla città di Reggio.

L'agglomerato di Porto Salvo è ubicato sulla fascia costiera tirrenica nel comune di Vibo e comprende gli insediamenti produttivi denominati ex Italcementi ed ex Iclea. Dista circa 15 km dalla città di Vibo.

L'agglomerato di Aeroporto è ubicato nel comune di Vibo e comprende gli insediamenti prossimi all'area urbana. Dista 8 km dalla città di Vibo.

L'agglomerato di Lamezia è ubicato in contrada San Pietro Lametino nel comune di Lamezia Terme. Dista 40 km dalla città di Catanzaro.
L'agglomerato di Bisignano è ubicato nel comune di Bisignano. Dista 35 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Cammarata è ubicato in contrada Cammarata nel comune di Castrovillari. Dista 50 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Follone di S. Marco Argentano è ubicato in contrada Cimino nel comune di San Marco Argentano. Dista 6 km dalla città di S. Marco Argentano e 50 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Montalto Uffugo è ubicato nel comune di Montalto Uffugo. Dista 30 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Piano Lago è ubicato in contrada Piano Lago nel comune di Mangone. dista 15 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Rocca Imperiale è ubicato nel comune di Rocca Imperiale. Dista 130 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di S. Irene è ubicato in contrada S. Irene nel comune di Rossano. Dista 100 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Schiavonea è ubicato in contrada Salice di Schiavonea nel comune di Corigliano Calabro. Dista 80 km dalla città di Cosenza.
L'agglomerato di Crotone è ubicato nel comune di Crotone a nord del centro abitato della città e lungo la fascia costiera ionica. L'agglomerato è composto da due aree, separate dal torrente Passovecchio.
Le tabb. 6-7 riportano rispettivamente le distanze da ogni agglomerato industriale alla città capoluogo della stessa pr/cm (www.google.it/maps/preview) e le infrastrutture stradali e ferroviarie che forniscono accessibilità ad ogni agglomerato industriale.

Tab. 6 – Distanza Agglomerati industriali/capoluoghi (valori stimati su cartografia)

Pr/Cm	Agglomerato industriale/Capoluogo	RC	VV	CZ	CS	KR
Reggio	Gioia -Rosarno-S.Ferdinando	56 km				
	Campo – Reggio- Villa S. Giovanni	18 km				
	S. Leo/S. Gregorio	6 km				
	Saline Ioniche	24 km				
Vibo	Porto Salvo		15 km			
	Ex Aeroporto		8 km			
Catanzaro	Lamezia Terme			40 km		
Cosenza	Bisignano				35 km	
	Cammarata				50 km	
	Follone di S. Marco Argentano				50 km	
	Montalto Uffugo				30 km	
	Piano Lago				15 km	
	Rocca Imperiale				130 km	
	S. Irene				100 km	
	Schiavonea				80 km	
Crotone	Crotone					1 km

Tab. 7 – Agglomerati industriali/Infrastrutture di trasporto per l'accessibilità

Pr/Cm	Agglomerato industriale/Rete stradale e ferroviaria	Rete stradale	Rete ferroviaria
Reggio	Gioia -Rosarno-S.Ferdinando	SS18, A2	Direttrice tirrenica
	Campo – Reggio - Villa S. Giovanni	A2	Direttrice tirrenica
	S. Leo/S. Gregorio	SS 106	Direttrice ionica
	Saline Ioniche	SS 106	Direttrice ionica
Vibo	Porto Salvo	SP 95	Direttrice tirrenica
	Ex Aeroporto	SS 18	Direttrice tirrenica
Catanzaro	Lamezia Terme	SS18, A2	Direttrice tirrenica
Cosenza	Bisignano	SP234, A2	Trasversale Paola- Sibari
	Cammarata di Castrovillari	A2	Trasversale Paola- Sibari
	Follone di S. Marco Argentano	A2	Trasversale Paola- Sibari
	Montalto Uffugo	SP 234	Trasversale Paola- Sibari
	Piano Lago di Mangone e Figline Vegliaturo	SS 19, A2	Trasversale Paola- Sibari
	Rocca Imperiale	SS 106	Direttrice ionica
	S. Irene di Rossano	SS 106	Direttrice ionica
	Schiavonea	SS 106	Direttrice ionica
Crotone	Crotone	SS 106	Direttrice ionica

Rispetto alla specializzazione territoriale, in linea con le specializzazioni produttive della Calabria per pr/cm, in particolar modo per il settore del manifatturiero, per i principali agglomerati è possibile analizzare la tipologia di aziende insediate per categoria ATECO. La rilevanza degli agglomerati, con caratteristiche tali da essere potenziali aree ZES, come approfondito nel cap. 4, sulla base dei criteri economico territoriali, è relativa alle caratteristiche infrastrutturali trasportistiche, dimensionali, alla pianificazione d'area, alla configurazione geometrica ed all'accessibilità. Rispetto a questi criteri i principali agglomerati sono:

- Gioia -Rosarno-S.Ferdinando;
- Porto Salvo;
- Lamezia Terme;
- Schiavonea;
- Crotone.

Nell'agglomerato di Gioia -Rosarno-S.Ferdinando le aziende attive stimate sono 43, di cui il 35% nell'area industriale 1 ed il 65% nell'area industriale 2. Nell'area industriale 3 non sussistono lotti occupati. Gli addetti sono 1.219, valore stimato sulla base dei dati più aggiornati da fonte CORAP. Le aziende che rientrano nelle sezioni dalla A alla H sono 40 su 43. La Sezione C è la prevalente (attività manifatturiere) con il 70% che corrisponde a 28 aziende su 40 totali. Segue la sezione H (trasporti magazzinaggio) con il 20%.

Nell'agglomerato di Vibo le aziende attive stimate sono 44. Gli addetti sono 700, valore stimato sulla base dei dati più aggiornati da fonte CORAP. Le aziende che rientrano nelle sezioni dalla A alla H sono 42 su 44. La Sezione C è la prevalente (attività manifatturiere) con il 50% che corrisponde a 21 aziende su 42 totali. Seguono le sezioni G (commercio) con il 29% e le sezioni A (agricoltura) ed E (acqua, reti fognarie, rifiuti) con il 7%.

Nell'agglomerato di Lamezia le aziende attive stimate sono 89. Gli addetti sono 3.000, valore stimato sulla base dei dati più aggiornati da fonte CORAP. Le aziende che rientrano nelle sezioni dalla A alla H sono 77 su 89. La Sezione C è la prevalente (attività manifatturiere) con il 43% che corrisponde a 33 aziende su 77 totali. Seguono le sezioni G (commercio) con il 25% e la sezione A (agricoltura) con il 9%.

Nell'agglomerato di Schiavonea le aziende attive stimate sono 79. Gli addetti sono 574, valore stimato sulla base dei dati più aggiornati da fonte CORAP. Le aziende che rientrano nelle sezioni dalla A alla H sono 73 su 79. La Sezione prevalente è la C (attività manifatturiere) con il 62% che corrisponde a 45 aziende su 73 totali. Segue la sezione G (commercio) con il 36%.

Nell'agglomerato di Crotone le aziende attive stimate sono 182. Gli addetti sono 1.275, valore stimato sulla base dei dati più aggiornati da fonte CORAP. Le aziende che rientrano nelle sezioni dalla A alla H sono 145 su 182. La sezione prevalente è la C

(attività manifatturiere) con il 44% che corrisponde a 64 aziende su 145 totali. Segue la sezione G (commercio) con il 33%.

La tab. 8 riporta le aziende attive distinte per Sezione ATECO 2007 presente dalla A alla H negli agglomerati considerati.

Tab. 8 - Aziende attive per attività (valori assoluti stimati su dati del 2017 e valori percentuali)

Cod ATECO 2007	Agglomerato industriale					
	Gioia -Rosarno-S. Ferdinando	Porto Salvo	Lamezia	Schiavonea	Crotone	Totale
A	-	3	7	-	5	15
C	28	21	33	45	64	191
D	-	1	5	-	4	10
E	4	3	6	1	7	21
F	-	-	1	-	5	6
G	-	12	19	26	48	105
H	8	2	6	1	12	29
Totale	**40**	**42**	**77**	**73**	**145**	**377**
Valori percentuali						
A	-	7	9	-	3	
C	70	50	43	62	44	
D	-	2	6	-	3	
E	10	7	8	1	5	
F	-	-	1	-	3	
G	-	29	25	36	33	
H	20	5	8	1	8	
Totale	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	

Analizzando e comparando i dati per pr/cm con quelli delle aree industriali maggiormente rappresentative, emergono alcune peculiarità (fig.4):

- per Gioia una maggiore specializzazione in trasporti e magazzinaggio;
- per Schiavonea, Vibo, Catanzaro e Crotone una maggiore specializzazione nel manifatturiero.

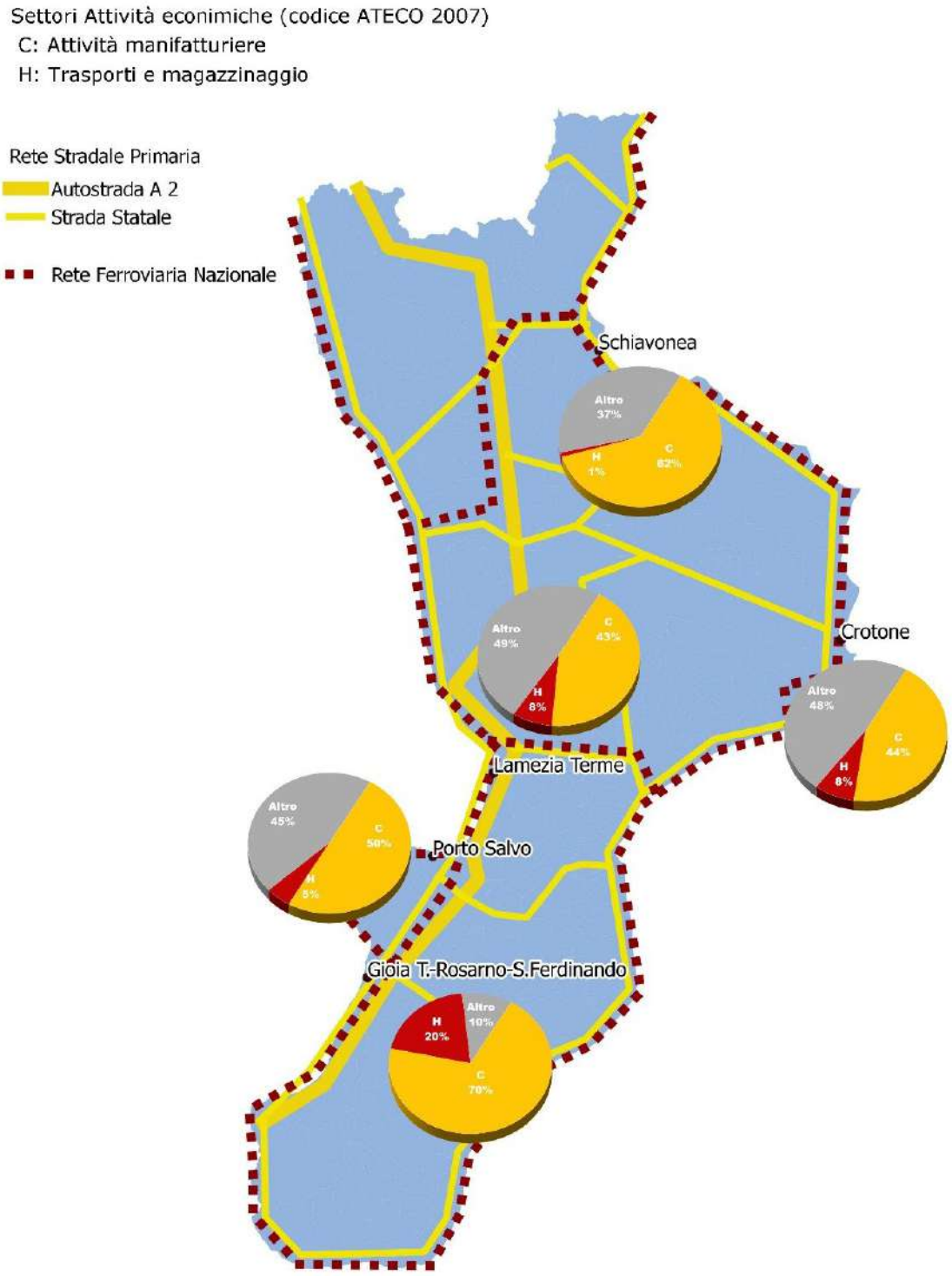


Fig. 4 Agglomerati industriali e settori prevalenti
(Fonte: Elaborazione su stime da CORAP, 2017)

Su questa base è necessario rafforzare il settore manifatturiero, in particolare quello dell'agroalimentare, in tutte le aree considerate, mentre particolare attenzione va data al settore trasporti e magazzinaggio nell'area di Gioia Tauro.
La tab. 9 riporta un ranking rispetto alla percentuale di aziende per settore ATECO, calcolata sul totale delle aziende stimate. Sono stati considerati i settori principali: manifatturiero, trasporti e magazzinaggio e commercio. L'analisi avvalora l'esigenza di rafforzare trasporti e magazzinaggio a Gioia Tauro, che si colloca al primo posto, tra le aree considerate, per percentuale di aziende presenti nel settore, calcolata sulla stima del totale delle aziende attive. Il manifatturiero deve essere rafforzato a Gioia, Vibo, Lamezia, Crotone e Schiavonea, considerato che il settore occupa ovunque il primo posto per percentuale di aziende presenti nel settore, calcolata sulla stima del totale delle aziende attive. Anche il commercio svolge un ruolo rilevante nell'economia del territorio.

Tab. 9 - Ranking sulle percentuali di aziende attive per settore prevalente (valori percentuali)

Agglomerato	**Cod ATECO 2007 C**	**Cod ATECO 2007 G**	**Cod ATECO 2007 H**
Gioia-Rosarno-S.Ferdinando	70	0	20
Vibo	50	29	5
Lamezia	43	25	8
Schiavonea	62	36	1
Crotone	44	33	8

Le attività di specializzazione territoriale, insieme alle attività che si intendono promuovere, spiegano il nesso economico funzionale tra le aree integrate della ZES, che comprendono porti, aeroporti e insediamenti industriali. Il nesso economico funzionale viene evidenziato con un approccio modellistico riportato nel cap. 7. Gli attributi considerati sono espressi in termini di distanze, tempi di percorrenza tra le aree non territorialmente adiacenti della ZES e occupazione nelle unità di impresa allo stato attuale e di scenario. Il sistema di modelli proposto, applicato allo scenario attuale, denota un quadro di significative interrelazioni tra le aree di Gioia Tauro, Vibo Valentia, Lamezia Terme, Crotone e Corigliano-Rossano. Se si considera l'area di Gioia Tauro, si evidenzia come tutte le aree abbiano un'interdipendenza che si attesta almeno intorno al 10%, fatta eccezione per Corigliano, che si caratterizza per un'interdipendenza intorno al 18% con Lamezia ed al 15% con Crotone. Tali relazioni tendono a rafforzarsi a seguito delle previsioni di scenario connesse con l'istituzione della ZES, in una misura che è, sulla base di quanto elaborato, principalmente condizionata da quanto previsto dal modello sulla stima degli impatti in termini di occupazione delle aree ad oggi disponibili e, quindi, in estrema sintesi, dagli investimenti che lo Stato può apportare per finanziare il credito di imposta per gli investimenti nella ZES.

Bibliografia

Banca d'Italia, (2017). *Economie regionali*. www. bancaditalia.it/pubblicazioni/ economie-regionali/index.html (ultimo accesso, gennaio 2018).

Istat, (2011). *Censimento dell'industria e dei servizi, 2011*.

Pirro F. (2017). *L'industria in Calabria. Un profilo di sintesi*. STM-MIT, 2017.

Regione Calabria, (2018). www.calabriasuap.it (ultimo accesso gennaio 2018).

Strategia Regionale per l'Innovazione e La Specializzazione Intelligente 2014-2020, (2016). www.regione.calabria.it/archiviopor/smart-calabria-ris3/619-programmazione-2014-2020/662-smart-calabria (ultimo accesso gennaio 2018).

Unioncamere, (2012). *La dimensione locale dell'economia reale, RapportoCalabria*.

Unioncamere-Infocamere, (2013). *Movimprese, Statistiche on line*. www.infocamere.it (ultimo accesso gennaio 2018).

Unioncamere, (2016). *Rapporto economico sulla Calabria 2016*. www.uc-cal.camcom.gov.it/uploaded/Rapporto%20Economico%20sulla%20Calabria%202016.pdf (ultimo accesso gennaio 2018).

Capitolo 3

Stato dell’arte Zone Economiche Speciali

Introduzione

Questo capitolo riporta uno stato dell'arte delle Zone Economiche Speciali. A partire da un quadro generale in cui sono riportati gli obiettivi della ZES (par. 1), si descrivono alcuni dei modelli presenti (par. 2), le specificazioni per le Zone franche (par. 3), la situazione in Europa (par. 4), con riferimento particolare al caso della Polonia che rappresenta uno degli esempi più virtuosi (par. 5), e la situazione nel resto del mondo (par. 6).

1 Obiettivi generali della ZES

La ZES è una zona economica speciale che si sviluppa in Cina a partire dagli anni ’80 del XX secolo, con l’obiettivo di attrarre investimenti esteri attraverso misure come incentivi, agevolazioni fiscali e deroghe normative per favorire lo sviluppo delle imprese esistenti e incentivare l’insediamento di nuove. Il modello iniziale di ZES si è evoluto secondo differenti modelli in vari Paesi.

Nel mondo si contano circa 4.000 ZES, quelle in Cina e a Dubai sono gli esempi più noti. In Europa sono circa 90 tra ZES e Zone franche, 14 delle quali istituite in Polonia, che rappresentano alcuni tra gli esempi più virtuosi; esistono anche esempi di ZES in cui non si sono raggiunti significativi risultati.

La fig. 1 mostra la distribuzione percentuale delle ZES a livello mondiale. La fig. 2 mostra il numero di ZES nel mondo ed il numero di Stati interessati.

Una ZES è un’area dotata di una legislazione economica differente dalla legislazione in atto nella nazione di appartenenza.

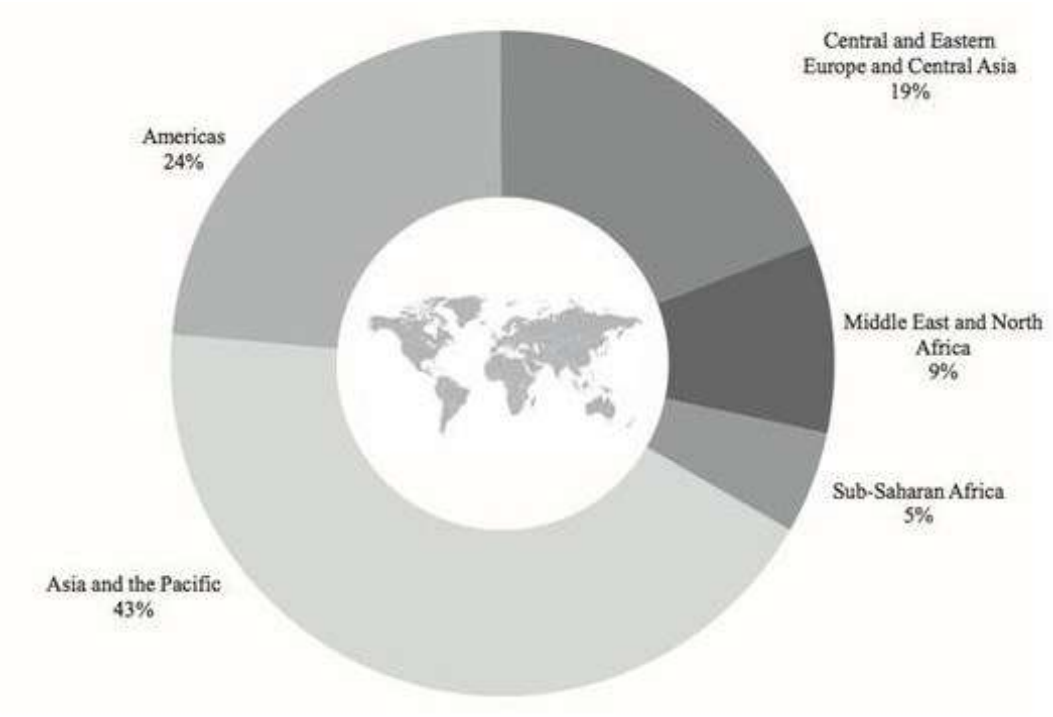


Fig. 1 – Distribuzione percentuale delle ZES a livello mondiale
(Fonte: Link Iesta, 2017)

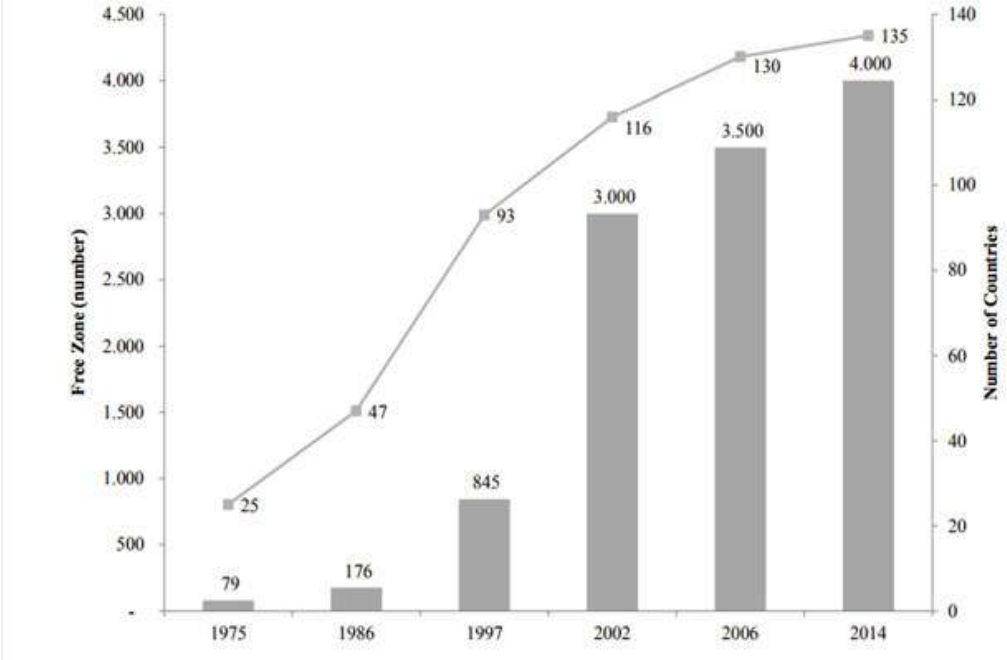


Fig. 2 – Numero di ZES nel mondo e Stari interessati
(Fonte: Link lesta, 2017)

2 Modelli differenti delle ZES nel mondo

Le Zone Economiche Speciali (ZES), secondo i dati della World Bank (2011) sono aree geografiche dove un'autorità governativa concede incentivi a beneficio delle aziende che vi lavorano, attraverso strumenti e agevolazioni che agiscono in un regime derogatorio rispetto a quelli vigenti per le ordinarie politiche nazionali. Le ZES, presenti principalmente in paesi in via di sviluppo, hanno come obiettivo principale l'aumento della competitività delle imprese insediate, l'attrazione di investimenti diretti soprattutto da parte di soggetti stranieri, l'incremento delle esportazioni, la creazione di nuovi posti di lavoro e, più in generale, il rafforzamento del tessuto produttivo attraverso stimoli alla crescita industriale e all'innovazione. I policy makers parlano delle ZES come "poli di crescita", in quanto si tratta di aree in cui tariffe, quote, dazi, imposte, essendo diversi dal resto del territorio nazionale, offrono un maggiore appeal agli investitori e migliori possibilità di sviluppo. Le ZES possono declinarsi in modo diverso, tra cui, ad esempio:

- Zone Franche (Free Trade Zones, FTZ), sono aree delimitate esenti da dazi e/o imposte che offrono strutture per lo stoccaggio e la distribuzione per operazioni di commercio, trans-shipment e re-export;
- Parchi industriali (Industrial Park -IP), sono aree sviluppate e divise in lotti sulla base di un piano generale che comprenda infrastrutture, trasporti, utilities, con o senza unità produttive, in taluni casi con servizi di uso comune a beneficio delle imprese insediate;
- Eco-Industrial Park (EIP), sono comunità di imprese manifatturiere e di servizi alla ricerca di migliori performance dal punto di vista economico e ambientale attraverso la collaborazione nella gestione di elementi quali energia, ciclo delle acque, riciclo di materie prime e così via;
- Parchi Tecnologici (Technology Park,TP), sono organizzazioni gestite da soggetti specializzati il cui scopo è promuovere la cultura dell'innovazione e la competitività delle imprese associate e delle altre istituzioni coinvolte. Per raggiungere tali obiettivi, i TP stimolano e gestiscono i flussi di conoscenza tra università, centri di ricerca, aziende e mercati, facilitando la creazione e la crescita di imprese innovative attraverso processi di incubazione e supporto agli spin-off, oltre alla fornitura di altri servizi ad elevato valore aggiunto;
- Distretti per l'innovazione (Innovation District, ID), sono sviluppati nelle aree urbane e possono essere definiti come un ecosistema di innovazione top-down costruito in base a modelli multidimensionali di innovazione tesi a rafforzare la competitività delle aree interessate;

Il fenomeno delle ZES ha registrato un trend in continua crescita. Nel 2008 il numero di ZES era pari a circa 3.500, oggi è salito a circa 4.000 e coinvolge circa 130 Paesi, con una particolare concentrazione in Asia, nella regione del Pacifico e in America. Negli Stati Uniti si sono avviate negli anni '30 e solo tre decenni più tardi hanno iniziato la diffusione in altri Paesi, a partire dall'area irlandese di Shannon nel 1959, per proseguire anche in Asia, dove spicca l'esempio della ZES di Shenzen, la prima stabilita in Cina, risalente agli anni '80, all'interno della quale si sono insediate prevalentemente imprese manifatturiere, fortemente export oriented e dove, in circa 25 anni dalla sua creazione, gli scambi commerciali sono cresciuti quasi di 17 volte.

I principali vantaggi offerti in caso di insediamento produttivo nelle ZES sono relativi a:

- regime fiscale di vantaggio, che contempla l'abbattimento totale della tassazione su alcune tipologie di imprese;
- procedure amministrative semplificate;
- possibilità di rimpatrio agevolate di investimenti e profitti;
- dazi ridotti su importazioni, esenzione su tasse per esportazione;
- canoni di concessione agevolati.

3 Zone franche e ZES

Ai sensi dell'art. 243 del nuovo Codice doganale dell'Unione Europea, istituito mediante il Regolamento n° 952/2013 del 9 ottobre 2013, (GUUE - L n.269 del 10.10.2013), pienamente operativo dal 01.05.2016, a seguito dell'entrata in vigore dei regolamenti applicativi, *gli Stati membri possono destinare talune parti del territorio doganale dell'Unione a zona franca*. La norma, pertanto, consente agli Stati membri di destinare alcune aree del proprio territorio all' istituzione di Zone franche, obbligatoriamente intercluse, individuandone in maniera puntuale l'area interessata, nonché i punti di ingresso e di uscita, sottoposti a vigilanza doganale.

Oltre a consentire la conservazione delle merci, nelle Zone franche e nei depositi franchi è anche possibile la manipolazione delle merci, senza che ciò comporti la loro sottoposizione alla vigilanza doganale ed al pagamento dei tributi doganali.

Istituendo una Zona franca doganale si favorisce la promozione dello sviluppo economico di una area, stabilendo benefici tributari finalizzati ad attrarre investimenti esteri e rilanciare l'economia locale. La Zona franca doganale svolge, dunque, una funzione di approdo o scalo per le merci dell'import/export comunitario. Attraverso l'istituzione delle Zone franche doganali si ottiene un duplice risultato: si riesce ad ampliare il commercio internazionale ed a favorire l'insediamento delle aziende nel territorio franco e si controlla il flusso di merci in entrata e in uscita. Tale duplice obiettivo è perseguibile in quanto la Zona franca rappresenta uno spazio escluso dal territorio doganale di uno Stato, con conseguente esenzione dalle imposte doganali del transito delle merci in entrata e in uscita.

ZES e Zone franche doganali sono istituti giuridici che rispondono ad esigenze diverse e hanno una propria regolamentazione.

Le Zone franche, come sopra accennato, sono attualmente disciplinate nel Codice Doganale dell'Unione (GUUE - L n.269 del 10.10.2013), a differenza delle ZES, che devono essere invece istituite e disciplinate da una normativa ad hoc di rango nazionale.

Nelle Zone franche esistono vantaggi di natura prevalentemente doganale, mentre nelle ZES alle agevolazioni doganali si aggiungono altre agevolazioni ad esempio di natura fiscale, finanziaria, normativa, sugli investimenti, sui servizi. All'interno di una ZES, infatti, vigono spesso non solo le condizioni tipiche di una Zona franca, ma una serie di ulteriori agevolazioni. Le Zone franche, inoltre, rispetto alle ZES, hanno un regime giuridico più semplice e non si pongono l'obiettivo di attrarre capitali e tecnologia dall'estero. L'obiettivo principale che gli Stati si propongono con l'istituzione delle ZES è quello di sollecitare lo sviluppo economico del territorio, soprattutto attraverso l'insediamento di investitori stranieri, i quali potrebbero essere interessati a fare impresa in zone dove ricevono trattamenti fiscali, economici e finanziari vantaggiosi.

4 La situazione europea

Nei Paesi della Unione Europea sono già operative circa 91 Zone Franche (comprensive delle Zone Economiche Speciali). Di seguito se ne descrivono alcune.

Irlanda

In Irlanda la Shannon duty-free Processing Zone (SPZ) è stata creata nel 1959 e la sua gestione è stata affidata a un'agenzia di sviluppo regionale (Shannon Development), allo scopo di attirare imprese dall'estero e creare nuova occupazione. Oltre ad accordi doganali che consentono il differimento del pagamento dei dazi sui beni importati, la Zona speciale fornisce incentivi aggiuntivi rispetto all'ordinario regime fiscale in vigore in Irlanda, come esenzioni sull'IVA gravante sulle importazioni, anche in relazione a materie prime e semilavorati (se il 75% del prodotto finale è destinato alle esportazioni). Le imprese insediate nella SPZ beneficiano, inoltre, di aiuti finanziari a supporto di investimenti in ricerca e sviluppo e formazione dei dipendenti. Al fine di poter accedere alle agevolazioni previste, le imprese sono tenute a ottenere una licenza sulla base dell'Irish Customs Free Airport (Amendment) Act, che individua alcuni dei requisiti e dei criteri da rispettare, quali la creazione di nuova occupazione e l'orientamento alle esportazioni (Diritto e diritti dal 1996, 2017).

Madeira

La posizione periferica e le particolari condizioni socio-economiche dell'isola di Madeira hanno consentito l'adozione di una serie di strumenti agevolativi tesi a consentire il graduale raggiungimento di un livello di sviluppo assimilabile a quello delle regioni dell'Europa continentale. In una fase iniziale, tale obiettivo è stato perseguito con l'istituzione, nel 1980, di una Free Trade Zone (FTZ) che, grazie a specifici accordi, ha mantenuto il regime di agevolazioni in essere, pur nell'ambito dell'Unione Europea, atteso il riconoscimento della capacità del regime speciale di favorire il graduale superamento delle condizioni di ritardo nello sviluppo socio-economico della Regione. Le società operanti nell'ambito della FTZ, oltre ad esenzioni o agevolazioni fiscali in materia di imposte sui redditi, beneficiano di rilevanti vantaggi anche in relazione ai dazi doganali: le materie prime e i prodotti semilavorati importati nella FTZ, se destinati alla trasformazione in loco in nuovi prodotti, essendo questi ultimi considerati europei fin dall'origine, sono esenti da dazi di importazione al momento della loro immissione nel mercato dell'Unione europea. Per beneficiare degli incentivi previsti, gli operatori devono rispettare diversi requisiti, quali (Diritto e diritti dal 1996, 2017):

- creare almeno cinque posti di lavoro durante i primi sei mesi di attività;

- effettuare un investimento minimo in immobilizzazioni (impianti, macchinari, ecc.) pari a € 75.000 per i primi due anni di attività.

Lettonia

La Lettonia è rientrato negli obiettivi di sostegno della programmazione europea del periodo 2007-2013 finalizzati all'attrazione di investimenti, in particolare nel campo dell'innovazione tecnologica. La Lettonia ed è sede di due Zone franche situate a Rezekne e a Liepaja, oltre a 2 porti franchi, di cui uno nella capitale Riga. Le due Zone franche assumono la formale definizione di Zona Economica Speciale, e le imprese che vi operano godono di numerosi vantaggi. Sia nei porti franchi che nelle ZES, infatti, le imprese insediate godono di un regime fiscale speciale, le cui principali agevolazioni sono (Diritto e diritti dal 1996, 2017):

- riduzione dell'80% delle imposte sugli immobili;
- abbattimento dell'80% sulla ritenuta alla fonte per dividendi;
- sconto dell'80% sull'imposta sul reddito delle società;
- esenzione dell'IVA per la maggior parte dei beni e dei servizi forniti alle imprese nelle Zone franche o esportati al di fuori di esse.

Spagna

In Spagna, oltre la Zona franca di Vigo, ci sono i porti franchi e di libero scambio di: Barcellona, Cadice, Las Palmas de Gran Canaria e di Ceuta (Investimenti Canarie, 2018).

Dal 1994 per le isole dell'arcipelago delle Canarie è stato introdotto un regime fiscale off-shore che fa delle Canarie un territorio a bassa tassazione, rispetto al territorio nazionale, per i soggetti autorizzati ZEC (Zonae Special Canaria). Il regime della ZEC è stato riformato nel 1995 ed ha introdotto nuove ed importanti modifiche, scenari ed agevolazioni. La vigenza della ZEC è stata prorogata fino al 2026, con la possibilità di presentare richiesta di autorizzazione nell'ambito della ZEC sino al 31 Dicembre 2020. Inoltre, la stessa non rappresenta uno strumento fiscale "a tempo" ma viene rivista periodicamente, di solito ogni 5 anni, e rinegoziata in accordo con l'Unione Europea. I soggetti ZEC sono tenuti al pagamento delle imposte spagnole sul reddito delle società, mediante un'aliquota ridotta al 4% perché il pacchetto varato dal governo spagnolo crede che la ZEC possa promuovere e diversificare l'economia soprattutto nel campo della internazionalizzazione delle isole.

Nella Zona franca di Barcellona sono aumentati dell'85 % gli utili del consorzio che ha

confermato l'idea di creare una zona con incentivi economici che attirino le imprese, generando attività produttive e logistiche e traffico di merci per il porto. La Zona franca ha registrato nel 2016 un utile di 8,3 milioni di euro, ossia l'85% in più rispetto ai 4,5 milioni del 2015, ma soprattutto ha confermato una tendenza alla crescita che ha ribaltato i risultati negativi degli anni passati. Infatti, nel 2011 e nel 2012 sono state registrate perdite rispettivamente per 12 e per 27 milioni di euro. Dai dati disponibili è anche emerso che la Zona franca, sempre fra il 2011 e il 2016, ha ridotto le spese del 31%, pari a un taglio di 8,1 milioni di euro all'anno. Questo ha consentito di riassorbire buona parte del debito finanziario passato da 195 milioni a 56 milioni di euro (-71 %).

Serbia

La Serbia ha oltre 15 ZES, tra le quali quelle di Subotica, Belgrado, Novi Sad, Pirot, Zrenjanin, Kragujevac, Šabac, Užice, Smederevo, Kruševac, Svilajnac, Apatin, Vranje, Priboj. Investire in queste zone è conveniente per diverse ragioni, come evidenziato dall'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle Imprese (Conf Cooperative Emilia Romagna, 2018):

- merci importate esenti da IVA;
- importazioni/esportazioni non soggette a normali procedure di controllo doganale o ad imposte al commercio estero;
- libero utilizzo della valuta estera ottenuta attraverso importazioni/esportazioni;
- redditi generati che possono essere trasferiti senza restrizioni.

Albania e area balcanica

In Albania le ZES sono quelle di Valona, Spitalla e Koplik nelle quali le agevolazioni comprendono (Conf Cooperative Emilia Romagna, 2018):

- esenzione da IVA per merci in entrata;
- esenzione del 50% del tasso d'imposta sul profitto per 5 anni agli sviluppatori ed utenti delle ZES;
- esenzione di tasse infrastrutturali per quanto riguarda i progetti degli sviluppatori in queste aree.

Anche in altri paesi balcanici, geograficamente più vicini all'Italia, esistono da tempi meno recenti altre ZES, come quelle croate di Porto di Fiume, Pula, Rijeka, Split, Ploce, Tyrone, Kukuljanovo, Osijek, Stagno, SlavonskiBrod, Spalato/Dalmazia, Varazdin, Zagabria nelle quali i benefici comprendono:

- esenzione dei diritti di dogana ed IVA per quanto riguarda i beni introdotti ed utilizzati in queste aree;
- esenzione di dazi per esportazioni ed importazioni;
- esenzione fiscale dall'imposta sul reddito per imprese che investono oltre 1

milione di kune in infrastrutture;

- applicazione di tariffe doganali e IVA sul valore delle materie prime del bene e non sul valore commerciale dei prodotti finiti.

Altri paesi, come Bulgaria e Romania, hanno garantito la realizzazione di ZES:

- Vidin, Ruse, Plovdiv e Burgas,in Bulgaria;
- Sulina, Porto di Costanza, Galati, Braila, Giurgiu e Curtici,in Romania;

Tra gli incentivi delle ZES bulgare ci sono: possibilità di trasferire utili all'estero senza limitazioni, strutture organizzative senza necessità di negoziazioni con le autorità locali, cambi valutari convenienti (avendo la Bulgaria un accordo di Currency Board con l'euro) e l'esenzione di dazi per le merci importate o esportate.

Anche nelle ZES della Romania si riscontrano incentivi doganali, fiscali e commerciali nell'esenzione di dazi e del pagamento di imposte per merci importate ed esportate e materie prime o prodotti di provenienza romena, oltre a terreni e costruzioni in concessione ad investitori locali o stranieri per un minimo di cinquanta anni.

5 Il caso Polonia

In Polonia esistono 14 Zone Economiche Speciali, istituite con la legge del 20 ottobre 1994 (Wikipedia, 2018), all'interno delle quali sono previsti diversi tipi di sgravi fiscali ed incentivi per le nuove imprese. La prima area interessata è stata quella di Katowice, la cui ZES è in vigore dal 1996. L'operatività di tutte le ZES, attive fino al 31 dicembre 2020, è stata di recente prorogata fino al 31 dicembre 2026, essendo stato spostato di sei anni il termine inizialmente previsto nel Trattato di Adesione.

La Polonia trae notevoli vantaggi dalle sue dimensioni demografiche che la pongono al sesto posto fra i Paesi UE e da una posizione geografico strategica che la colloca al centro delle direttrici europee per gli scambi commerciali e di porsi anche come punto di accesso verso mercati limitrofi; attrae l'interesse di aziende europee ed extra-europee (statunitensi, indiane, coreane, giapponesi e, sempre di più, cinesi) operanti in settori ad alto contenuto tecnologico (servizio informatico, telecomunicazioni, centri software fra cui Google), grazie anche agli incentivi fiscali e amministrativi offerti nelle ZES, alla disponibilità di manodopera giovane e qualificata e alle notevoli risorse finanziarie derivanti dai fondi strutturali UE.

Nelle 14 ZES sono permesse attività economiche a condizioni vantaggiose e sgravi fiscali importanti per nuove imprese. Scopo primario di queste ZES è accelerare lo sviluppo economico del territorio, concedendo aiuti pubblici ad imprenditori per l'avvio di attività in determinati comparti, con nuove soluzioni tecnologiche che permettano maggiore competitività e creazione di posti di lavoro.

Le caratteristiche delle ZES in Polonia sono le seguenti:

- la gestione della ZES è affidata a società interamente controllate da governo o regione;
- l'impresa può entrare nella ZES solo dopo aver ottenuto un permesso, previa gara, da parte dell'autorità della ZES;
- esenzioni fiscali (Irpef, Ires, esenzioni imposte locali);
- sostegno pubblico agli investimenti oltre 100 mila euro;
- agevolazioni alle assunzioni (sul costo lordo e per due anni).

Le Autorità polacche hanno predisposto un articolato ed efficace sistema di agenzie ed enti, da un lato, e di incentivi e agevolazioni, dall'altro, al fine di richiamare nel Paese un numero sempre maggiore di investitori esteri, contando anche sull'interesse destato presso gli operatori economici stranieri dalle prospettive connesse agli ingenti fondi UE

assegnati a Varsavia nel periodo 2007-2013 e allo svolgimento in Polonia, insieme all'Ucraina, del Campionato europeo di calcio del 2012.

Le ZES sono aree amministrativamente distinte all'interno del territorio polacco, destinate alla conduzione di attività economiche a condizioni preferenziali e dotate delle infrastrutture necessarie all'avvio di un'attività d'impresa. L'autorizzazione ad operare in una ZES viene concessa dal relativo Consiglio di Amministrazione, il quale presta poi la sua assistenza durante tutto il processo d'investimento.

Tra le principali ci sono: ZES di Wałbrzych e ZES di Kostrzyń e Słubicka.

La ZES di Wałbrzych "INVEST-PARK" è una delle più grandi operanti in Polonia. Essa copre una superficie totale oltre 2.400 ettari (tab. 1) e racchiude un'area molto sviluppata nell'ambito della Polonia sud - occidentale, caratterizzata da una favorevole posizione geografica. La vicinanza della Repubblica Ceca e della Germania è un suo indiscutibile vantaggio, in quanto rafforza la cooperazione e i contatti commerciali. La ZES è stata istituita nel 1997. Tutti i siti di questa ZES sono dotati di adeguati collegamenti infrastrutturali, necessari per l'attuazione degli investimenti industriali.

La ZES offre lotti di terreno con superfici a partire da 1 ha fino a 50 ha, ma esiste anche la possibilità di frazionamenti immobiliari realizzati in conformità con le esigenze degli investitori. Circa il 70% delle aziende presenti in questa ZES appartengono a società straniere. Attualmente se ne contano circa 200 tra cui, le più note sono: Toyota Motor Corporation, Cersanit, Faurecia, NSK Steering Systems Europe, Mando Corporation, Bosch, Colgate, General Electric, Metzeler, Henkel, Ceresit, Lotte, Ronal, IBM, Marcegaglia, Bridgestone e CadburyWedel. A fine 2011 il totale degli investimenti realizzati ammontava a circa 3 miliardi di euro, e le strutture impiegavano complessivamente circa 32 mila unità. Un sistema di agevolazioni fiscali, una vasta offerta di terreni per gli investimenti ben servita a livello di infrastrutture stradali, un'interessante offerta di immobili industriali, un mercato del lavoro competitivo con manodopera qualificata e una semplice burocrazia fanno di questa ZES un polo economico di forte attrazione. La ZES offre supporto durante ogni tappa di realizzazione dell'investimento, nell'ambito di una regione molto sviluppata, che vanta una lunga tradizione industriale e un favorevole sistema dei servizi finanziari e bancari.

La ZES di Kostrzyń e Słubicka è stata costituita nel 1997 ed ha un'estensione di oltre 1.600 ettari (tab. 1). E' una delle più importanti e più veloci in termini di sviluppo di tutta la Polonia, grazie alle particolari agevolazioni fiscali a cui è soggetta; presenta un incremento economico forte sia a livello nazionale sia per quanto riguarda gli investimenti da parte di aziende straniere. Queste regioni vantano lunghe tradizioni industriali e commerciali. Tra le aziende presenti, molte sono quelle di ingegneria meccanica, del settore della carta e dei materiali da costruzione, della chimica e dell'alimentare. La maggior parte degli scambi commerciali avviene con la Germania, seguita da Francia, Italia, Repubblica Ceca, Olanda, Belgio e Danimarca. La ZES di

Kostrzyn e Slubice ha un'ottima posizione dal punto di vista geografico in quanto è situata al centro dell'Europa, vicino al confine con la Germania, con la quale vi è una crescente cooperazione economica, anche grazie alla presenza del gruppo Volkswagen. E' ben collegata con il resto della Polonia e dell' Europa grazie alla presenza di numerose strade statali e alla vicinanza della tratta ferroviaria Parigi- Berlino-Varsavia. Gli investitori possono trarre vantaggio anche dalla vicinanza degli aeroporti commerciali e di trasporto merci situati a Babimost, Goleniow, Poznan e Berlino. I terreni della ZES di Kostrzyn e Slubice sono localizzati nelle tre regioni di Lubuskie, Wielkopolskie e della Pomerania Occidentale, il che permette di sfruttare il potenziale economico di quasi tutta la Polonia Occidentale. Nelle vicinanze si trovano città di fondamentale importanza quali Poznan, Stettino, GorzowWielkopolski, Zielona Gora, che rappresentano i principali centri industriali e commerciali nella regione (Info Mercati esteri, 2018).
Secondo Svimez (2017) il caso delle ZES in Polonia, tra il 2005 e il 2015, ha condotto ad investimenti localizzati in tali zone pari a circa 20 miliardi di euro, con un incremento di quasi 213 mila posti di lavoro.

Tuttavia, questi risultati positivi meritano di essere contestualizzati negli altrettanti positivi dati macroeconomici dell'intera nazione polacca, che tra il 1992 e il 2008 è cresciuta in media di quasi il 4,5% e che ha resistito bene alla crisi del 2008. In generale, le regioni più sviluppate della Polonia hanno avuto una crescita del PIL pro capite del 111,3 % tra il 2001 e il 2014, contro un 95,7 % delle regioni più povere.

Le 14 ZES occupano una superficie di circa 17.000 ha (tab.1) con previsione di ulteriore estensione. Il 60% della superficie è libera e disponibile per nuovi investitori. Le ZES hanno dimensione variabile da circa 2.200 ha a circa 350 ha, con una densità media di occupati su tutte le ZES pari a 11 addetti per ha, variabile da circa 3 addetti per ha a 19 addetti per ha. Sono caratterizzate da fattori comuni di sviluppo legati principalmente alla capacità di gestione delle risorse disponibili che le rende efficaci ai fini della loro attrattività. I fattori comuni di sviluppo, dalle analisi dei dati disponibili del governo polacco relativi agli anni fino al 2014, tenendo conto anche delle condizioni politiche ed economiche in cui si trovano e della loro posizione geografica, sono (Błachuciak, 2016):

- aumento delle richieste di autorizzazione per avvio di attività imprenditoriali;
- aumento del capitale investito;
- aumento dell'occupazione;

Nel 2014 rispetto al 2013 le autorizzazioni rilasciate per l'avvio di attività d'impresa sono cresciute del 72,3%, il capitale investito del 20,6%, i nuovi posti di lavoro del 9,1%. Inoltre, grazie alle ZES, è aumentata anche la spesa per infrastrutture e per la promozione delle stesse aree finalizzata a attrarre nuovi investitori.

Tab. 1 – ZES e superfici

ZES	Area (ha)
Kamiennogórska	387,36
Katowicka	2199,46
Kostrzyńsko- Słubicka	1636,92
Krakowska	663,19
Legnicka	1136,04
Łódzka	1220,22
Mielecka	1277,12
Pomorska	1745,88
Słupska	765,33
Starachowicka	603,86
Suwalska	351,97
Tarnobrzeska	1571,51
Wałbrzyska	2481,73
Warmińsko- Mazurska	950,94
Totale ZES	16991,52

6 La situazione nel resto del mondo

Si riporta nel seguito una descrizione della situazione delle ZES nel resto del mondo con riferimento all'Asia (par. 6.1), all'Africa (par. 6.2) ed al Medio Oriente (par. 6.3).

6.1 Le ZES in Asia

Kazakistan

In Kazakistan sono state create 10 ZES il cui obiettivo è attrarre investimenti e sviluppare l'uso delle nuove tecnologie. Ciascuna zona ha l'obiettivo di creare sviluppo in un particolare settore. Ad esempio nell'Innovation Technology Park, che si trova nella zona di Almaty, le imprese presenti sono tutte PMI e tutte focalizzate sull'innovazione. Non si pagano tasse sulla proprietà, né sul reddito, e nemmeno sui terreni. Il parco ha già messo in piedi un programma per l'accelerazione d'impresa in collaborazione con la Silicon Valley americana e sta lavorando alla creazione sia di un laboratorio insieme al Ministero per il Commercio Estero della Gran Bretagna, sia di un centro di ricerche integrato con l'Università della Pennsylvania.

Il porto di terra di Khorgos, inaugurato nel 2015, costituisce il principale snodo commerciale euroasiatico. La sua importanza si evince anche dalla posizione geografica, in quanto rappresenta la porta d'accesso della Cina in Asia Centrale. Qui è stata creata dal governo di Astana una delle dieci ZES kazache con un'estensione di 5.740 ettari che, grazie alla concessione di condizioni finanziarie e fiscali particolarmente vantaggiose, consente che l'importazione delle merci sul territorio delle ZES sia esente da dazi doganali, sia soggetta a un'imposizione dell'IVA ad aliquota zero, oltre a condizioni privilegiate particolari applicate per le merci esportate dal territorio delle ZES. Aspira a diventare un centro logistico produttivo d'Eurasia che potrebbe implicare anche la creazione di una città di 100 mila abitanti e la creazione di 50 mila posti di lavoro entro il 2020. A ulteriore conferma della centralità strategica di Khorgos, nel 2015 è stata inaugurata la linea ferroviaria che connette questo centro con l'importante porto kazaco sul Caspio di Aktau, che è una delle principali aree petrolifere del paese, dove i cinesi partecipano allo sfruttamento di diversi giacimenti, parallela all'oleodotto sino-kazaco Atyrau-Alashankou. Anche importanti arterie stradali ed energetiche attraversano Khorgos, quali la Western Europe- Western China, un'autostrada che collega la Cina costiera a San Pietroburgo e il gasdotto Cina-Asia Centrale che trasporta prevalentemente gas naturale turkmeno ma destinato in prospettiva a trasportare anche gas estratto da Kazakhstan ed Uzbekistan (Eurasian Business Dispatch, 2018).

Cina

In Cina nella Free Trade Zone (FTZ), termine coerente con ZES, vigono per lo più politiche particolari e misure flessibili per la gestione del sistema economico. Le FTZ della Cina sono indicate separatamente nella pianificazione nazionale e nella pianificazione finanziaria. L'amministrazione economica è di competenza dell'autorità provinciale. L'autorità legislativa è esercitata dal congresso e dal governo locale.

Tra le FTZ della Cina ci sono quelle di (Wikipedia, 2018):

- Shenzhen, Zhuhai e Shantou, nella provincia del Guangdong;
- Xiamen, nella provincia del Fujian;
- intera provincia dell'Hainan.

Le principali politiche che regolano l'attività delle ZES sono:

- speciali incentivi fiscali per gli investimenti stranieri;
- maggiore indipendenza per la gestione della attività legate al commercio internazionale;
- sviluppo di caratteristiche economiche basate su quattro principi che regolano l'economia delle zone economiche speciali cinesi;
- strutture realizzate principalmente per attrarre e utilizzare capitali stranieri;
- organizzazione delle attività economiche tramite joint-ventures tra società cinesi e società straniere e tramite imprese con capitale esclusivamente straniero;
- prodotti realizzati principalmente per l'esportazione in mercati stranieri;
- attività economiche regolate principalmente dal sistema del mercato.

Sono state create quattro nuove FTZ all'interno della municipalità di Tianjin, delle province del Guangdong, Fujian e Shanghai. Inoltre, dal 1 marzo 2015 la FTZ di Shanghai è stata ulteriormente allargata, includendo il distretto finanziario di Lujiazui (Camera di Commercio Italo Cinese,2018).

In particolare, la FTZ del Guangdong copre un'area pari a 116.2 kmq. La fornitura di servizi tra Hong Kong, Macao e Guangdong prevede l'abolizione delle restrizioni vigenti:

- i fornitori di servizi di Hong Kong e Macao possono costituire una società di spedizione marittima internazionale a 100% capitale straniero (WFOE) all'interno della FTZ;
- i fornitori di servizi di Hong Kong e Macao possono costituire società di intermediazione per lo studio all'estero all'interno della FTZ;
- le agenzie di viaggio di Hong Kong e Macao (non più di cinque per ognuna delle

due province) sono libere di fornire pacchetti di viaggi di gruppo oltremare (fatta eccezione per Taiwan);

- gli investitori di Hong Kong e Macao hanno la facoltà di fornire servizi medici di alta qualità e condurre piani di spostamento dei pazienti tra le cliniche.

Per quanto concerne l'attività marittima:

- è consentito a tutte le imprese straniere (WFOE) di aprire una società marittima internazionale;
- un ente straniero può detenere il 51% delle azioni di una società marittima internazionale.

Il Governo locale del Guangdong è responsabile dell'approvazione delle società a capitale straniero impegnate nel settore marittimo internazionale. Ulteriori ampliamenti per le attività finanziarie prevedono che:

- le società e le istituzioni finanziarie nella FTZ possano contrarre mutui in RMB presso prestatori d'oltremare;
- le società controllanti con sede ad Hong Kong o Macao con una sussidiaria nella FTZ siano libere di emettere obbligazioni in RMB in Cina;
- le istituzioni finanziarie, escluse le banche, nella FTZ siano libere di condurre accordi transnazionali in RMB;
- qualificate istituzioni finanziarie straniere possano costituire una società bancaria a capitale interamente straniero all'interno della FTZ;
- le istituzioni finanziarie straniere qualificate possano costituire una Banking Joint Venture con una società cinese, all'interno della FTZ;
- qualificate società assicurative d'intermediazione assicurativa con sede ad Hong Kong o Macao possano aprire una filiale nella FTZ;
- le banche commerciali siano incoraggiate a aprire loro istituti nella FTZ per svolgere attività su valute straniere;
- investitori di Hong Kong o Macao in settori diversi da quello finanziario possano fornire servizi di pagamento a conto terzi nella FTZ;
- istituzioni idonee e registrate ad Hong Kong o Macao possano società di leasing nella FTZ.

Inoltre, al fine di attrarre investimenti, Shanghai ha ridotto le limitazioni per gli stranieri alla ricerca di visti o di permessi di residenza, particolarmente all'interno delle FTZ.

India

Il governo centrale indiano ha annunciato la creazione di ZES nell'aprile del 2000 con l'intenzione di considerarle diverse dal punto di vista commerciale, fiscale e doganale. Dal 2005 ha poi formulato una politica di successo, denominata SEZ Act, per la creazione di ZES (o SEZ) che sono definite come aree speciali per la promozione delle esportazioni e comprendono tre segmenti che sono: complessi commerciali e industriali; aree per il commercio e lo stoccaggio e altre attività (Wikipedia, 2018).

Lo Stato, oltre agli incentivi offerti dalla SEZ Policy, garantisce alle unità produttive che operano all'interno di queste zone diverse agevolazioni. Il modello adottato ricalca quello cinese, attraverso cui il governo indiano desidera aumentare gli investimenti esteri, incrementare le esportazioni dal paese e creare le condizioni per rendere competitive le imprese nel mercato globale. Il governo ha anche previsto la possibilità di convertire le "Export Processing Zones" che sono zone economiche per la produzione di prodotti destinati all'esportazione, in ZES.

Secondo la legge indiana sulle SEZ, queste possono essere costituite nel settore pubblico, da un partenariato privato o congiunto e/o da un governo statale di cui la dimensione minima deve essere di 1000 ettari. All'interno di queste zone possono essere costituite attività per la produzione di beni, la fornitura di servizi e altre attività tra cui lavorazione, assemblaggio, commercio, riparazione, revisione, lavorazione di oro, argento, platino e gioielli. È permesso il 100% di capitale estero negli investimenti diretti in maggior parte delle attività manifatturiere nelle SEZ.

Sono disponibili diverse agevolazioni fiscali come:

- l'esenzione dai dazi doganali e accise;
- il 100% di esenzione fiscale dell'imposta sul reddito sulle esportazioni;
- il 50% per i successivi 5 anni e il 50% degli utili reinvestiti delle esportazioni per i successivi 5 anni;
- l'esenzione dalla tassa minima alternativa, dall'imposta sui dividendi di distribuzione, dall'imposta sui servizi, dal Central Sales Tax (CST) sull'acquisto di beni tra stati.

Le ZES speciali in India sono:

- Kandla e Surat (Gujarat);
- Cochin (Kerala);
- Santa Cruz (Mumbai–Maharashtra);
- Falta (Bengala Occidentale);
- Chennai (Tamil Nadu);
- Visakhapatnam (Andhra Pradesh);
- Noida (Uttar Pradesh).

6.2 Le ZES in Africa

Le ZES in Africa (Orizzonte Cina, 2014) sono quelle in cui è maggiormente percepibile la proiezione Cinese verso l'estero. Pechino, infatti, sta sviluppando una sofisticata *public diplomacy* che ha l'obiettivo di accreditare la cooperazione sino-africana come vantaggiosa. In questo quadro le ZES africane assumono un'importanza particolare su cui la Repubblica popolare Cinese sta investendo notevoli politiche, energie e capitali. Le ZES sono piattaforme previste dal partenariato strategico di mutuo vantaggio tra la Cina e l'Africa e costituiscono un modello di cooperazione allo sviluppo di natura sperimentale. La logica delle ZES in Africa è quella della politica "go global" in base alla quale le imprese cinesi sono esortate a penetrare i mercati esteri in vari modi. Fra il 2006 e il 2007 il ministro del commercio Cinese ha indetto gare pubbliche nelle quali 120 società cinesi hanno presentato una *business proposal* e successivamente 7 zone in sei paesi africani sono state scelte seguendo il criterio della profittabilità. Dunque, l'istituzione e la messa in funzione delle ZES è affidata alle aziende promotrici e vincitrici di gara pubblica. Il governo cinese fornisce, però, supporto economico, contributi a fondo perduto, agevolazioni, ma anche supporto politico per favorire la buona riuscita di progetti. Infrastrutture inadeguate, turbolenze politiche, errori di pianificazione e un rischio di investimento molto elevato, in passato, hanno reso spesso infruttuosi gli investimenti della Cina in Africa. Per far fronte a ciò, talvolta è la stessa società demandata alla gestione della ZES a dover supplire alle carenze infrastrutturali del paese, come nel caso della Tianjin Economic-Technological Development Area (Teda) nella Suez Economic and TradeCooperation Zone.

Le ZES africane offrono opportunità come:

- l'accesso della produzione cinese ai mercati europei e statunitense per mezzo di canali africani, aggirando le barriere all'ingresso per le esportazioni provenienti dalla Cina;
- la riduzione della sovracapacità produttiva d'industrie mature nel mercato cinese, concorrendo al rebalancing dell'economia cinese;
- la creazione di economie di scala per investimenti oltremare;
- l'incremento della domanda di macchinari made in China;
- l'accesso a preziose risorse naturali ed energetiche.

Nonostante le tante opportunità, non mancano alcuni aspetti controversi: le condizioni lavorative, gli standard ambientali, il numero di lavoratori cinesi coinvolti nella realizzazione dei progetti, il focus industriale (in particolare se orientato allo sfruttamento di risorse naturali), la proprietà della ZES, se 100% cinese (come in Etiopia ed Egitto) oppure mista con il coinvolgimento di stakeholder locali.

Ad oggi le ZES operative sono:

- ChambishiMfez, Ethiopian Eastern Industrial Zone;
- Egypt-Suez Economic;
- Trade Cooperation Zones.

Tangeri Med

In Marocco la ZES di Tangeri comprende il porto marittimo Tangeri Med.

Il porto si trova a 14 km dalla Spagna in una posizione strategica sulla via di passaggio tra Africa, Europa, Asia, Nord America e Sud America. È circondato da una Zona franca di attività industriali e logistiche e, grazie a questa posizione strategica, è divenuto una piattaforma logistica di vari porti europei, basandosi sul funzionamento della produzione just in time. In meno di 24 ore una commessa può lasciare il nord del Marocco e raggiungere il porto di Barcellona o di Marsiglia.

Il porto è situato sulla seconda via marittima più frequentata al mondo, lo stretto di Gibilterra, con più di 100.000 barche l'anno. La sua attività principale è il trasbordo di container TEU.

La Zona franca è una grande piattaforma ideale per l'insediamento di basi logistiche destinate agli investimenti di Europa, Mediterraneo e Africa. Lanciata nel novembre del 2008, permette la distribuzione rapida ed efficiente verso un mercato di più di 600 milioni di consumatori. La zona costituisce anche un'opportunità di investimento esclusiva per gli imprenditori interessati ad investire in tutti i settori legati allo stoccaggio ed alla distribuzione verso le altre zone franche del Regno.

La FTZ è una Zona franca riservata alle imprese interessate ad investire in attività produttive fortemente orientate all'export. La zona si è posizionata tra il 2012 ed il 2013 tra le prime 6 Zone franche del mondo nella classifica stilata da Foreign Direct Investment del Financial Times.

La zona presenta diversi vantaggi per gli imprenditori interessati ad investire in attività produttive orientata all'export, come:

- procedure amministrative semplificate, la FTZ offre un servizio integrato di sportello unico in grado di assistere ed orientare gli investitori e di gestire in modo centralizzato tutti gli aspetti burocratici ed amministrativi inerenti l'insediamento;
- vantaggi fiscali, la FTZ consente l'esonero dai diritti di registro e di timbro per la costituzione o l'aumento di capitale e per l'acquisizione di terreni, dalla tassa professionale e dalle urbane per 15 anni, dalla imposta per le società per 5 anni ed applicazione dell'aliquota ridotta dell' 8,75 % per i successivi 20 anni, dalla imposta sugli utili per 5 anni ed abbattimento dell'80 % per i successivi 20 anni, dalle tasse sui prodotti delle azioni e delle parti sociali ed utili assimilabili per i non residenti ed applicazione dell'aliquota ridotta scaricabile

del 7,5 per i residenti, dall'IVA sulle merci importate o rese nella zona, libero rimpatrio dei ricavi.

Per alcuni settori, inoltre, lo Stato, attraverso il Fondo Hassan II, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive. Questa concessione raggiunge fino al 100% del prezzo del terreno sulla base di un costo massimo di 250 DH/mq. Il rilascio di questo aiuto è effettuato in un periodo non superiore a 60 giorni dopo la presentazione dei documenti giustificativi (Info Mercati esteri, 2018).

6.3 Le ZES in Medio Oriente

Qatar

Il Qatar ha lanciato la ZES di Ras Bufontos, vicina al nuovo Hamar International Airport, specializzata per le compagnie dei settori tecnologia, energia, costruzione, infotech e trasporti (Info Mercati Esteri, 2015).Tale ZES rientra in un progetto maggiore che prevede la realizzazione di altre due aree analoghe entro il 2019: la UmAlhoul Special Economic Zone, destinata a divenire un centro per l'industria manifatturiera congiunto al progetto New Port a sud di Al Wakrah, e la SEZ di Al Karaana, il cui obiettivo sarà quello di interessare le compagnie specializzate nei materiali da costruzione, nei macchinari, nella sicurezza, nella manutenzione e nelle attività di logistica e stoccaggio. Il progetto di queste nuove ZES è stato ideato per poter migliorare il settore privato ed aiutare la piccola e media impresa ad espandersi all'interno del paese con l'intento, secondo la volontà espressa dal Governo, di diversificare l'economia dall'essere fortemente legata al gas naturale, di accelerare ulteriormente la crescita economica e di attrarre maggiori capitali ed investimenti esteri diretti.

Da una breve rassegna delle SEZ o delle aree con vantaggi dal punto di vista fiscale e benefici per gli imprenditori stranieri emerge il Qatar Science and Technology Park (QSTP), inaugurato nel 2009 e focalizzato sul settore energetico, ambientale, dell'informazione, della comunicazione tecnologica e della scienza della salute. Attualmente, nella zona sono presenti più di 40 locatari, tra cui figurano le compagnie internazionali Microsoft, General Electric, RollsRoyce, Cisco, Shell e Siemens, attratte da notevoli benefici come il regime agevolato delle tasse, la garanzia del possesso al 100% della proprietà, la possibilità di assumere impiegati espatriati, l'assenza di dazi doganali per le importazioni di merci e macchinari e, aspetto molto importante, un sistema di rimpatrio dei capitali e dei profitti non ristretto.

Il Qatar Financial Centre (QFC) è un centro finanziario e commerciale il quale, pur non essendo nella realtà una ZES, offre alcuni dei vantaggi delle Zone Economiche Speciali e, inoltre, permette alle imprese di investimento, assicurazione, consulenza, servizi

legali, finanziari, bancari, di registrarsi con un sistema facilitato di ingresso nel mercato industriale nazionale. Permette anche di poter operare con ogni tipo di moneta, assicura il 100% del possesso della proprietà, garantisce il 10% delle imposte sulle società per quel che riguarda i profitti, un accordo di doppia tassazione con più di 35 paesi e nessun limite per il rimpatrio dei profitti. L'interesse mondiale verso il QFC e la sua importanza a livello regionale sono giustificati dai numeri che evidenziano come, alla fine del 2013, ben 181 compagnie abbiano chiesto il rilascio della licenza di operare all'interno del centro fin dall'inizio della loro attività andandosi ad aggiungere alle 144 aziende che già operano e sono attive nell'area producendo un ammontare pari a 12.6 miliardi di dollari di capitale (Paesi emergenti, 2016).

Dubai

Dubai è considerato un vero e proprio paradiso fiscale. Nel 1969 il *Dubai tax income decree* ha stabilito quasi nessuna forma di tassazione sui residenti. Niente imposte sulle persone fisiche o redditi finanziari, niente IVA, niente ritenute, nè imposta sul reddito societario. Le uniche forme di prelievo fiscale sono esercitate sulle grosse compagnie petrolifere e bancarie internazionali (Il Sole 24 ore, 2013*)*.

La ZES di Dubai, negli Emirati Arabi, comprende un'area portuale collegata alla rete Ten-T. Gli Emirati Arabi, con la loro posizione geografica strategica al centro delle principali direttrici est-ovest e le abbondanti riserve di combustibili fossili, che ne hanno trainato la crescita economica, sono diventati in meno di 50 anni uno stato fortemente sviluppato con un elevato tenore di vita dove il PIL pro-capite è tra i più alti al mondo. L'economia è aperta e dinamica, soprattutto per merito di politiche di diversificazione che hanno ridotto l'incidenza delle rendite petrolifere sulla quota del PIL dal 60% del 1980 all'attuale 30%.

Le zone di libero scambio presenti nel Paese (FTZ), con possibilità di proprietà straniera al 100% e totale esenzione fiscale, attirano consistenti capitali esteri. In linea generale, è infatti liberamente consentito vendere direttamente agli utilizzatori finali tramite un rivenditore; è inoltre possibile costituire joint venture o autorizzare una società locale a vendere i propri prodotti con contratti in franchising. In risposta al crollo dei prezzi del petrolio e in ragione della necessità di rendere maggiormente sostenibile l'economia del Paese, gli Emirati Arabi hanno avviato, negli ultimi anni, un processo di diversificazione economica volto, da una parte, ad aumentare il contributo all'economia del settore non oil, dall'altra, a garantire un maggior equilibrio nella politica fiscale. Tra gli elementi centrali del processo di diversificazione economica, vi è il crescente interesse per il settore delle rinnovabili. La Dubai Clean Energy Strategy 2050, che prevede investimenti per 150 miliardi di AED (circa 38 milioni di euro), mira a rendere l'emirato di Dubai un polo mondiale dell'energia pulita e della green economy. L'obiettivo è quello di fornire il 75% dell'energia dell'Emirato da fonti pulite entro il

2050. In linea con la strategia di diversificazione economica, il governo sta, inoltre, implementando una strategia di maggiore sostegno alle PMI con l'obiettivo di portare il loro contributo all'economia del Paese dal 40% al 45% del PIL entro il 2021.Il Governo di Abu Dhabi attua un ridimensionamento della tradizionale politica di sussidi statali che esenta i cittadini dal pagamento dei servizi pubblici essenziali, in particolare energia elettrica ed acqua potabile. Ciò ha determinato un sensibile incremento generale dei costi dei suddetti servizi ed un conseguente aumento del livello di inflazione. Proseguono alcune politiche espansive. In particolare, l'Emirato di Dubai sta promuovendo, in relazione a Expo 2020, ingenti investimenti in infrastrutture.

La presenza di FTZ, nate per favorire la creazione di un modello utile ad aiutare lo sviluppo e la promozione commerciale, rende gli Emirati Arabi Uniti uno stato appetibile ed interessante per le imprese estere attirate dai vantaggi che queste aree presentano, tra cui spiccano, in particolare, l'assenza di tasse e l'esistenza di privilegi garantiti al 100% per la proprietà straniera.

Esistono due tipi di Zone per le entità societarie negli Emirati e sono:

- Free-Zone Establishment (FZE);
- Free-Zone Company (FZC).

La differenza principale tra le due è nel numero di azionisti richiesti per poter usufruire dei benefici. Per le FZE è considerato un solo azionista, oppure una persona o compagnia, e quindi da un punto di vista legale può essere assimilato al caso italiano della società a responsabilità limitata con un unico socio; per le FZC si richiede la presenza di due o più azionisti al proprio interno. Dal punto di vista dei benefici entrambe le zone offrono gli stessi vantaggi e benefici, ma possono differire nei requisiti del capitale azionario da investire: alcune zone economiche, infatti, non presentano un limite minimo mentre altre hanno degli standard più rigidi. Il capitale iniziale da investire varia a seconda delle diverse zone e dipende dagli obiettivi e dal settore che interessano la compagnia; in generale l'ammontare iniziale corrisponde a circa 13.600 dollari fino ad un massimo di 82 mila dollari per la maggior parte delle zone. Durante il processo di incorporazione la compagnia che vuole avviare una propria attività nelle FTZ degli Emirati dovrà dimostrare di possedere i requisiti di liquidità attraverso l'apertura di un nuovo conto bancario all'interno di una banca degli Emirati il cui proprietario risulti essere la compagnia stessa. Il capitale versato verrà utilizzato come capitale azionario della compagnia e, attraverso il rilascio di un documento da parte della banca, sarà possibile soddisfare le richieste dell'Autorità della zona economica. Una volta che questa procedura sarà ultimata il capitale verrà sbloccato dalla banca e sarà possibile utilizzarlo per le attività della compagnia. Alle compagnie è richiesto di possedere un ufficio nell'area della zona economica e, anche se diverse zone offrono per gli investitori stranieri degli uffici virtuali, alcune di queste presentano il problema della reperibilità di un ufficio a causa della loro popolarità sul mercato internazionale.

I benefici della FTZ sono:

- 100% di proprietà per gli stranieri;
- nessuna restrizione di valuta;
- tutti i capitali ed i profitti possono essere portati nella nazione d'origine della compagnia;
- assenza di tasse sulla società, sui guadagni personali o sul capitale;
- eccellenti infrastrutture e comunicazioni;
- ampia varietà di lavoro;
- visto di residenza disponibile;

Attualmente nelle 21 FTZ sono presenti circa 20 mila compagnie e quelle maggiormente sfruttate sono:

- Jebel Ali Free Zone, con 6000 compagnie,
- Sharjah Airport International Free Zone, con 3900 compagnie;
- Dubai Airport Free Zone, con 1.300 compagnie;
- Dubai Media City, con 1.200 compagnie;
- Dubai Internet City, con 1000 compagnie.

Inoltre esistono più di 30 Free Zone all'interno del territorio degli Emirati; alcune di queste sono generaliste, consentendo lo svolgimento di qualsiasi attività economica o commerciale, altre invece sono specialistiche, poiché permettono lo svolgimento solo di determinate attività economiche.

Turchia

La Turchia presenta 20 Zone franche che operano in stretta collaborazione con i mercati dell'Unione Europea e con quelli Medio Orientali (Camera di Commercio Italiana in Turchia, 2018). Le Zone franche sono considerate siti speciali fuori dal territorio soggetti a dazi doganali ed hanno lo scopo di aumentare gli investimenti finalizzati all'esportazione. I vantaggi offerti sono l'esenzione integrale da:

- imposta sulle imprese per società di produzione;
- imposta sul valore aggiunto (IVA);
- imposta sui consumi;
- imposta sul reddito dei dipendenti (per aziende che esportano almeno l'85 % del valore FOB dei beni prodotti nelle zone franche).

Inoltre, le merci possono sostare indefinitamente nelle Zone franche, le società sono libere di trasferire gli utili dalle Zone franche all'estero come pure alla Turchia senza essere soggette ad alcuna restrizione.

Giordania

Ad Aqaba, la ZES (ASEZA, Aqaba Special Economy Zone Authority) è stata attivata con lo scopo di creare le infrastrutture per fare di Aqaba e della sua regione un territorio a statuto economico speciale per lo sviluppo di nuovi investimenti (www.guidemoizzi.it). La ZES è un'area di sviluppo economico multisettoriale che, grazie a una serie di accordi che agevolano gli investimenti locali ed esteri, al libero commercio e alla creazione di una zona industriale qualificata, ha trasformato Aqaba in un polo di traino anche per il mercato turistico. La posizione strategica, la dotazione di un porto e di un aeroporto internazionale, una efficiente rete stradale e una rete ferroviaria commerciale sono i punti di forza del progetto. L'impegno di AZESA è quello di rendere Aqaba un centro internazionale di investimento, attraverso il costante incoraggiamento all'impresa privata, coinvolta in vari settori produttivi. Per farlo, fornisce informazioni, supporto legislativo, operativo e agevolazioni fiscali. Uno dei primi sostanziali obiettivi raggiunti è stata l'istituzione del porto franco di Aqaba, seguito da incentivi agli investimenti e alla dinamica gestione del patrimonio territoriale.

Bibliografia

Błachuciak, M., (2016). *The DEA method in the evaluation of the effectiveness of the Special Economic Zones in Poland in 2014.* Jagiellonian Journal of Management vol. 2 (2016), no. 4, pp. 259–273 doi:10.4467/2450114XJJM.16.021.6090.

Camera di Commercio Italo Cinese, (2018). Ftz series: Guangdong http://www.china-italy.it/it/ftz-series-guangdong (ultimo accesso gennaio 2018).

Camera di Commercio Italiana in Turchia, (2018). *Guida al business in Turchia*. www.cciist.com/it/?page_id=49 (ultimo accesso gennaio 2018).

Conf Cooperative Emilia Romagna, (2018). Il Modello delle Zone Economiche Speciali come concreta possibilità di internazionalizzazione. www.confcooperativemiliaromagna.it/IT/News/Notizie_generali/Il_modello_delle_Zone_Economiche_Speciali_come_concreta_possibilit_di_internazionalizzazione (ultimo accesso gennaio 2018).

Diritto e diritti dal 1996, (2017). Zone economiche speciali (ZES): d.l. 91/2017, c.d. "decreto sud" www.diritto.it/zone-economiche-speciali-zes-d-l-912017-c-d-decreto-sud (ultimo accesso gennaio 2018).

Eurasian Business Dispatch, (2018). Il Forum Economico di Astana e le prospettive di diversificazione produttiva del Kazkahstan. www.eurasianbusinnessdispatch.com/ita/archivio/Il-Forum-Economico-di-Astana-e-le-prospettive-di-diversificazione-produttiva-del-Kazkahstan

GUUE - L n.269 del 10.10.2013. Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione.

Il Sole 24 ore, (2013). *Investire a Dubai*. www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2017-11-27/dubai-151636.shtml?uuid=AE0eWxID(ultimo accesso, gennaio 2018).

Info Mercati esteri,(20 18).Dove investire http://www.infomercatiesteri.it/dove_investire.php?id_paesi (ultimo accesso gennaio 2018).

Info Mercati Esteri, (2015). *Qatar*. www.infomercatiesteri.it/paese.php?id_paesi=112#slider-2(ultimo accesso gennaio 2018).

Info Mercati Esteri, (2015). Zone Economiche Speciali in Polonia. http://www.infomercatiesteri.it/public/images/paesi (ultima accesso gennaio 2018).

Investimenti Canarie. Zona franca alle canarie porto franco, www.investimenticanarie.com/canarie-zona-franca (ultimo accesso, gennaio 2018).

Link Iesta, (2017). Le zone franche, l'ultima carta del Sud per dimostrare che sa usare i soldi del Nord,www.linkiesta.it/it/article/2017/10/25/ (ultimo accesso, gennaio 2018)

Orizzonte Cina (2014).www.twai.it/wp (ultimo accesso, gennaio 2018).

Paesi emergenti, (2016). Qatar, nuova legge sulle zone economiche speciali, www.paesiemergenti.com/qatar-nuova-legge-sulle-zone-economiche-speciali(ultimo accesso gennaio 2018).

Svimez (2017). Rapporto Svimez sull'economia del mezzogiorno. www.svimez.info/images/RAPPORTO/materiali2017/2017_11_07_linee_app_stat.pdf.

Wikipedia, (2018). https://it.wikipedia.org/wiki/Zona_economica_speciale (ultimo accesso, gennaio 2018).

World Bank, (2011).*Special economic zones in Africa: comparing performance and learning from global experiences, anno 2011*.

Capitolo 4

Aree individuate

(contenuto di cui alle lettere a e m, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alle lettere a e m, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018: *la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale; l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse*.

Il capitolo richiama la documentazione a supporto dell'identificazione delle aree individuate per la definizione della ZES nel territorio della regione Calabria, con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate e l'evidenziazione di quelle ricadenti nell'aree portuali e nelle aree territorialmente non adiacenti.

Nel par. 1 sono riportati gli obiettivi per l'individuazione delle aree, nel par. 2 è riportato l'inquadramento generale, nel par. 3 è riportata la descrizione del Macronodo Gioia Tauro, nel par. 4 sono riportate le aree dei porti, nel par. 5 sono riportate le aree degli aeroporti, nel par. 6 sono riportate le aree degli agglomerati industriali, nel par. 7 è riportata l'indicazione delle aree escluse, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, e nel par. 8 sono riportate le cartografie trasmesse dagli Enti di competenza.

1 Obiettivi per l'individuazione

Ai sensi dell'art. 3 comma 2 del DPCM n.12/2018 la *"ZES è di norma composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, come definiti dalle norme vigenti, piattaforme logistiche ed Interporti, non può comprendere zone residenziali"*.

I criteri utilizzati per la definizione delle aree della ZES sono scaturiti dall'analisi delle variabili designate a favorire l'ottimale effetto dell'applicazione del DPCM n.12/2018 con l'obiettivo di garantire condizioni di sviluppo sul territorio della regione Calabria. Sono stati utilizzati i seguenti obiettivi:

- infrastrutturale trasportistico
  - rilevanza internazionale,
  - rilevanza nazionale,
  - rilevanza logistica;
- pianificazione strategica d'area vasta
  - consortile,
  - vincolistica;
- capacità di espansione produttiva
  - superficie minima,
  - percentuale di superficie libera;
- sostenibilità dell'interferenze con le residenze
  - perimetro;
- accessibilità minima garantita
  - infrastrutturale,
  - tecnologica.

Gli obiettivi sono stati utilizzati in forma strutturata e/o combinata ai fini della determinazione delle definizioni e dei requisiti della ZES di cui, rispettivamente, all'art.1 ed all'art.3 del DPCM n.12/2018. Gli Enti coinvolti nel processo di pianificazione, applicando gli obiettivi sopra citati, hanno individuando la perimetrazione delle aree della ZES di loro competenza e trasmesso all'Amministrazione regionale le cartografie che sono allegate al presente capitolo.

1.1 Infrastrutturale trasportistico

L'obiettivo considera le grandi infrastrutture di trasporto e i vicini sistemi industriali e logistici con rilevanza economica.

Sono stati perseguiti tre obiettivi specifici.

Il primo obiettivo specifico - infrastrutture di rilevanza economica internazionale - ha individuato l'infrastruttura del porto di Gioia Tauro e del relativo retroporto, a sua volta costituto dall'agglomerato industriale situato nei territori dei comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. L'obiettivo è stato utilizzato per la designazione *dell'area portuale* di cui all'art. 1, comma c, del DPCM n.12/2018.

Il secondo obiettivo specifico - infrastrutture di rilevanza economica nazionale - nell'ambito dell'art. 3 del DPCM n.12/2018 (pertanto al di fuori delle infrastrutture che non ricadono nell'applicazione dell'art. 1, comma c, del DPCM n.12/2018) ha incluso i porti nazionali e gli aeroporti con le aree retroportuali.

Per la determinazione di queste si è rilevato un terzo obiettivo specifico - presenza nell'ambito delle infrastrutture di aree anche di carattere produttivo – che ha permesso di selezionare le seguenti infrastrutture:

- porti nazionali (Corigliano Calabro, Crotone, Reggio Calabria, Vibo Valentia e Villa San Giovanni);
- aeroporti internazionali (Lamezia Terme), nazionali (Reggio Calabria e Crotone).

I sopracitati obiettivi sono stati utilizzati per individuare *aree* anche *non territorialmente adiacenti* di cui all'art. 3 del DPCM n.12/2018.

1.2 Pianificazione strategica d'area vasta

Sono stati perseguiti due obiettivi specifici.

Il primo è quello di includere le aree industriali di omogenea pianificazione consortile e governance istituite, a metà degli anni sessanta, ai sensi dell'art. 21 della Legge 29 luglio 1957 n. 634 e successive modificazioni ed integrazioni. Le aree appartenenti ai già costituti consorzi per lo sviluppo industriale sono individuate, allo stato attuale, dai Piani Regolatori Territoriali del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (CORAP).

Il secondo obiettivo specifico è quello di considerare le aree industriali non sottoposte a vincoli o sulle quali insistono vincoli il cui rispetto comporta procedure snelle di rispetto.

L'applicazione di tale obiettivo alle aree degli agglomerati industriali calabresi ha contribuito alla designazione delle *aree* anche *non territorialmente adiacenti* di cui all'art. 3 del DPCM n.12/2018.

1.3 Capacità di espansione produttiva

L'obiettivo vuole garantire un'indispensabile superficie minima, con una percentuale di superficie libera, intesa come livello minimo dimensionale per garantire l'insediamento di una grande impresa o il potenziamento di imprese esistenti.

Dal confronto parametrico con i dati delle ZES della Polonia viene definita quantitativamente la superficie minima. Come riferimento generale si può considerare che (cap. 3) la ZES della Polonia dispone complessivamente di circa 17.000 ha, suddivisi in aree non adiacenti, rispetto ai 2.476 ha della Calabria assegnati con il suddetto DPCM. Pertanto l'area totale calabrese rappresenta il 14% circa della superficie totale polacca.

Le analisi condotte sui dati delle ZES polacche, in relazione al legame estensione superficiale/percentuale di sviluppo, hanno evidenziato che mediamente le percentuali di crescita sono costanti. Pertanto, è stato calcolato il valore medio delle aree ZES polacche (1.301,61 ha) e la relativa percentuale media di sviluppo (63,38%). L'area minima polacca è pari a circa 376 ha che rappresenta un primo riferimento. Il valore medio delle aree ZES polacche è stato rapportato all'estensione calabrese (14%, come precedentemente determinato) definendo un'area minima da adottare per la definizione delle aree non territorialmente adiacenti che corrisponde a circa 180 ha, che rappresenta circa il 50% della minima. Quindi un valore al di sotto del quale non si può rilevare una superficie utile per media e grande industria.

L'obiettivo è funzionale all'insediamento di nuove grandi imprese che effettuino investimenti.

Il secondo obiettivo è volto all'individuazione di aree prossime alle grandi infrastrutture di trasporto dotate di superficie libera adeguata per media e grande impresa.

1.4 Sostenibilità dell'interferenza con le residenze

L'obiettivo - percentuale di perimetro dell'area ZES confinante con insediamenti residenziali limitrofi – tende a limitare l'impatto degli insediamenti produttivi sulla popolazione residente in termini di sostenibilità ambientale. È funzionale all'applicazione dell'art. 3, comma 2, del DPCM n.12/2018 che esclude dall'ambito di applicazione della ZES le aree residenziali.

L'applicazione dell'obiettivo ha inquadrato ulteriormente le aree degli agglomerati industriali del territorio della regione Calabria. L'obiettivo è stato utilizzato per la designazione delle *aree* anche *non territorialmente adiacenti* di cui all'art. 3 del DPCM n.12/2018.

1.5 Accessibilità minima garantita

L'obiettivo è quello di garantire che le aree individuate siano servite o prossime ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria. L'applicazione ha precisato ulteriormente le aree degli agglomerati industriali precedentemente individuate.

L'obiettivo è quello di garantire che le aree individuate siano subito servite da reti tecnologiche. L'obiettivo è stato utilizzato per la specificazione delle *aree* anche *non territorialmente adiacenti* di cui all'art. 3 del DPCM n.12/2018.

2 Inquadramento generale

La Zona Economica Speciale, di seguito ZES, è definita dall'art. 4, comma 2, del Decreto Legge n. 91 del 2017 *"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, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)"*. Ai sensi dall'art. 4, comma ,1 del predetto Decreto, la ZES è funzionale alla *"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"*.

Il Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio prevede che la rete transeuropea dei trasporti si sviluppi, in maniera ottimale, attraverso una struttura a due livelli di rete: globale e centrale. Ogni infrastruttura di trasporto è definita in ordine alle componenti, requisiti e priorità di sviluppo. Sono, pertanto, identificati, rispettivamente, gli elementi, le caratteristiche ed i fattori di crescita della rete (ferroviaria, navigabile interna, stradale, marittima, aerea e multimodale).

Nella fattispecie del territorio della regione Calabria il porto di Gioia Tauro appartiene alla rete centrale, il porto di Reggio Calabria e gli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria appartengono alla rete globale (fig. 1; fig.2). I porti di Corigliano Calabro, Crotone, Vibo Valentia e Villa San Giovanni sono inseriti nel sistema dei porti nazionali (fig. 3), l'aeroporto di Crotone è inserito nella rete nazionale degli aeroporti (fig. 4). Nella figura 5 è riportata la rete di connessione ferroviaria della regione Calabria individuata da RFI.

In ordine alle specificazioni di criteri e obiettivi, di cui al paragrafo precedente, e di nesso economico funzionale, l'identificazione delle aree facenti parte della ZES nella regione Calabria è stata effettuata considerando le delimitazioni delle aree dei porti e degli aeroporti appartenenti alla rete centrale e globale ed alla pianificazione nazionale strategica di settore e considerando le aree degli agglomerati industriali individuate dai Piani Regolatori Territoriali del CORAP.

L'area portuale è stata individuata dal Porto di Gioia Tauro e dal retroporto costituto dall'agglomerato industriale situato nei territori dei comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando.

Le aree non territorialmente adiacenti, con nesso economico funzionale, all'area *portuale,* sono quelle ricadenti all'interno dei Piani Regolatori Territoriali del CORAP e

dalle infrastrutture di trasporto connesse attraverso la rete TEN-T e la rete delle infrastrutture centrali.

Il DPCM n.12/2018 definisce la specifica per il calcolo dei valori massimi di superficie ZES considerando l'1,6 per cento della superficie regionale, moltiplicato per un coefficiente che tiene conto della densità di popolazione regionale rispetto alla densità di popolazione nazionale, sommato allo 0,6 per cento della superficie regionale. In base a tale individuazione il valore massimo, definito in ha, per la Calabria in sede di prima applicazione del DL 91/2017 e del DPCM 12/2018 non dovrebbe eccedere i 2476 ha.

Fig. 1 – Particolate rete globale e centrale della regione Calabria: strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti (Fonte: elaborazione da Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013).

Fig. 2 – Particolate rete globale e centrale della regione Calabria: ferrovie, ferrovie trasporto merci, terminali ferroviario-stradali (TFS) e porti (Fonte: elaborazione da Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013).

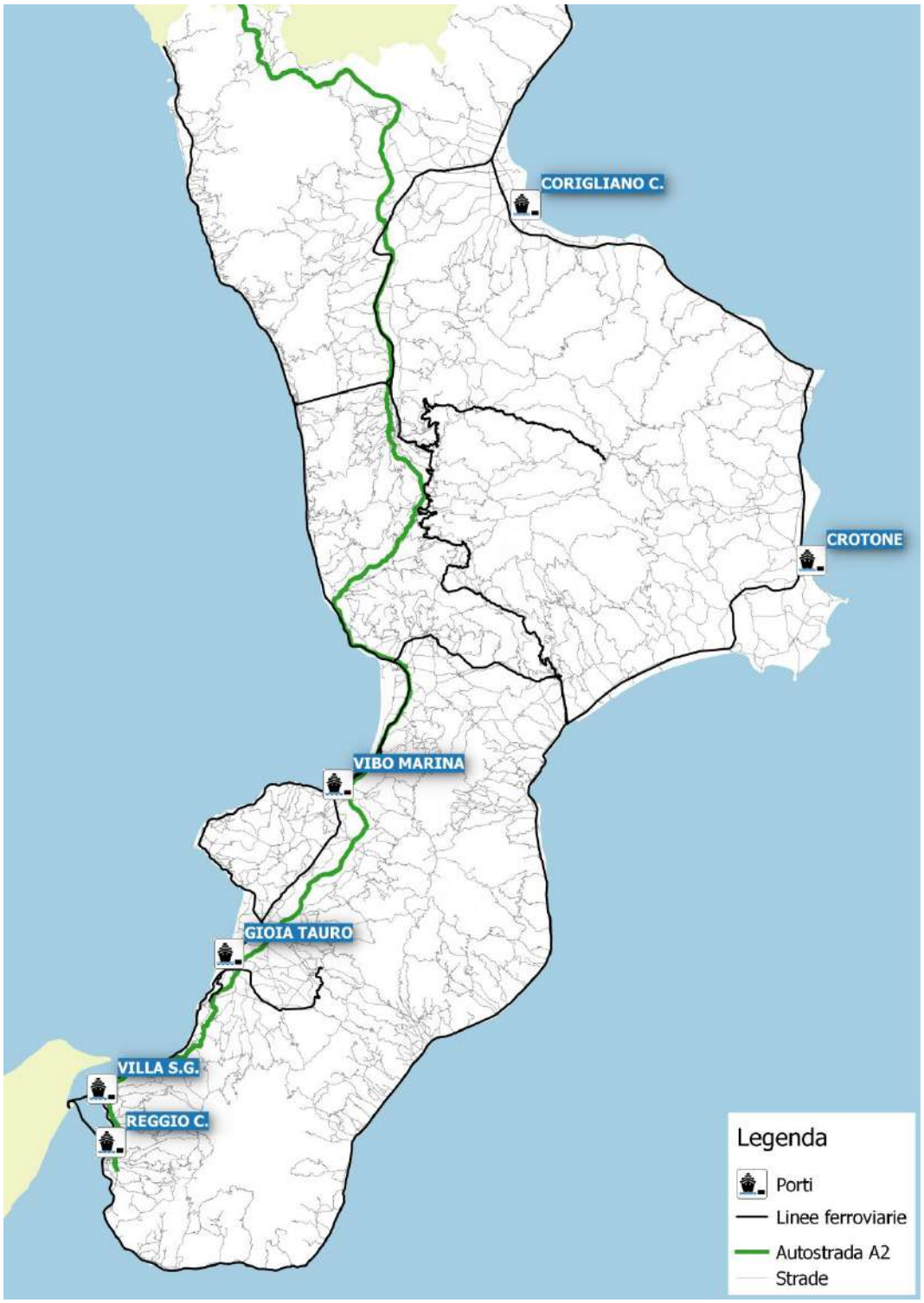


Fig. 3 – Rete dei porti nazionali della regione Calabria (fonte da elaborazione opendata Regione Calabria).

Fig. 4 – Rete degli aeroporti nazionali della regione Calabria (fonte elaborazione da Piano Nazionale Aeroporti, 2016).

Fig. 5 – Rete di connessione ferroviaria della regione Calabria (www.rfi.it).

Nella tab. 1, è riportata la classificazione delle aree individuate utilizzando i criteri definiti al paragrafo precedente. La fig. 6 illustra la localizzazione delle aree.

Tab. 1 - Aree della ZES

Aree	Denominazione
Porti	Gioia Tauro Reggio Calabria Villa San Giovanni Crotone Vibo Valentia Corigliano Calabro
Aeroporti	Lamezia Terme Reggio Calabria Crotone
Aree retroportuali di carattere produttivo	Gioia Tauro, San Ferdinando, Rosarno Crotone Porto Salvo Vibo Valentia Schiavonea Corigliano Calabro Lamezia Terme

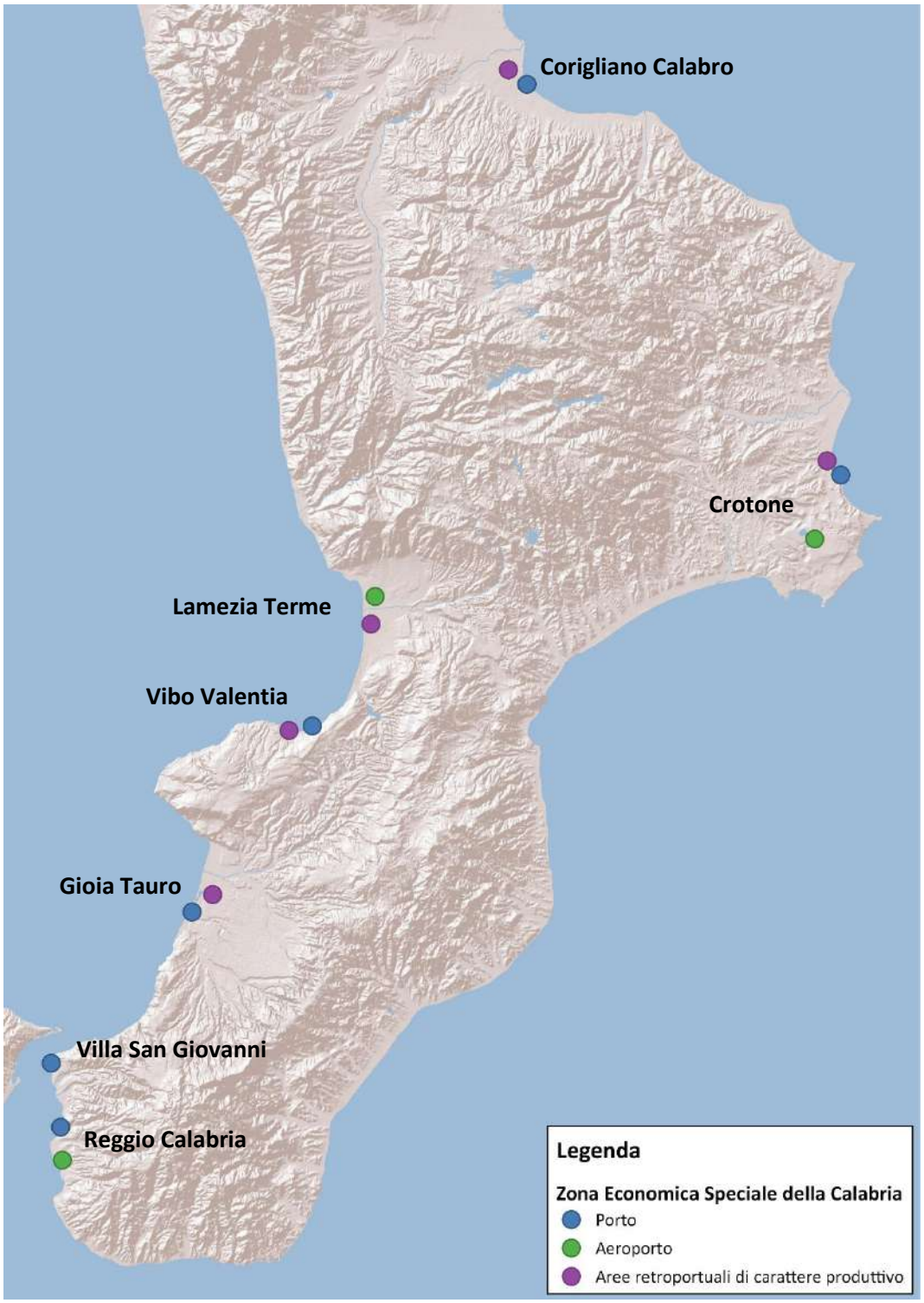


Fig. 6 – Localizzazione delle aree ZES della Calabria.

3 Macronodo Gioia Tauro

Il macronodo di Gioia Tauro comprende l'area del porto e l'area del retroporto. L'area del porto di Gioia Tauro è costituita dalle *"aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dall'inizio del lungomare del comune di San Ferdinando, in coincidenza con il punto in cui arriva sulla costa l'esistente recinzione portuale, alla radice del molo frangiflutti sud del porto"* (DM 4 agosto 1998). Sono esclusi gli specchi acquei. Il totale dell'area inclusa nella perimetrazione ZES corrisponde a circa 402 ha. La perimetrazione è stata fornita dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

L'area del retroporto è costituita dalle aree che afferiscono agli agglomerati industriali. Il totale delle aree incluse nella perimetrazione della ZES corrisponde a circa 607 ha. La perimetrazione è stata fornita dal CORAP.

La perimetrazione è definita dal Piano Regolatore Territoriale del CORAP. Comprende porzioni di territorio ricadenti all'interno dei comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando delimitate come di seguito riportato:

- ovest, linea d'acqua;
- est, linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria;
- sud:
  - fiume Budello, strada di collegamento tra il porto e la l'autostrada A2, la strada provinciale Rosarno – Taurianova, la strada Statale 18;
  - strada provinciale Rosarno – San Ferdinando;
- rimanente area in località Bosco.

L'agglomerato si articola in tre zone: prima, fascia litoranea della larghezza di circa 1.500 metri, a quota variabile da +3,50 a +5,50 metri s.l.m. situata nel territorio dei comuni di Gioia Tauro e San Ferdinando; seconda, fascia di entroterra con debole pendenza verso l'interno a partire da una terrazza naturale che sovrasta di 25 – 30 metri la fascia più bassa antistante, situata nel territorio dei comuni di Gioia Tauro e San Ferdinando; terza, situata nel territorio del comune di Rosarno.

4 Aree dei porti

Le aree individuate sono quelle relative al porto di Reggio Calabria, appartenente alla rete globale, e ai porti nazionali di Villa San Giovanni, Crotone, Vibo Valentia e Corigliano Calabro. La cartografia e la relativa perimetrazione è stata fornita: dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro per i porti di Villa San Giovanni, Crotone e Corigliano; dall'Autorità Marittima di competenza per i porti di Reggio Calabria e Vibo Valentia.

4.1 Porto di Reggio Calabria

L'area del porto è definita da verbale di delimitazione del Demanio Marittimo. Ai fini della ZES è stata considerata l'area compresa tra la darsena da diporto ed il varco sud, in prossimità di via Florio, lungo la banchina di Levante; l'area del retroporto a ridosso del molo di Ponente e l'area del piazzale in prossimità della rampa autostradale.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 10 ha.

4.2 Porto di Villa San Giovanni

L'area del porto è costituita dalle *"aree demaniali marittime, le banchine, le altre opere portuali e gli antistanti specchi acquei compresi tra la foce del torrente Solaro a sud e l'esistente molo di protezione degli approdi del costruendo porticciolo turistico che resta escluso dalla circoscrizione territoriale come ampliata a nord"* (DM 6 agosto 2013). Al fini della definizione della ZES sono esclusi gli specchi acquei.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 4 ha.

4.3 Porto di Crotone

L'area del porto è definita dalle "*aree demaniali marittime e dalle opere portuali comprese entro i limiti individuati a nord dalla foce del fiume Esaro e a sud dal molo Sanità incluso"* (DM 29 dicembre 2006). Ai fini della ZES è stata considerata l'area del porto nuovo, escludendo anche gli specchi acquei.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 26 ha.

4.4 Porto di Vibo Valentia

L'area del porto è definita da verbale di delimitazione del Demanio Marittimo. È stata effettuata una parzializzazione considerando le aree comprese, ad ovest, dal fosso Schipani e a est dalla banchina Fiume.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa ha 15.

4.5 Porto di Corigliano Calabro

L'area del porto è definita dalle *"aree demaniali marittime e dalle opere portuali comprese entro i limiti individuati a nord dalla foce del torrente Malfrancato ed a sud dalla foce del torrente Missionante"* (DM 29 dicembre 2006). Al fini della definizione della ZES sono esclusi gli specchi acquei.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa ha 52.

5 Aree degli aeroporti

Le aree individuate ai fini della definizione della ZES sono quelle relative agli aeroporti di Lamezia Terme e di Reggio Calabria, appartenenti alla rete globale, e all'aeroporto nazionale di Crotone. Le cartografie e le relative perimetrazioni delle aree sono state definite e predisposte dalla Società Aeroportuale Calabrese (SACAL).

Di seguito si riporta la descrizione di dettaglio delle aree ZES degli aeroporti.

5.1 Aeroporto di Lamezia Terme

L'area dell'aeroporto è definita da verbale di delimitazione del Demanio Aeroportuale. Dalla definizione della ZES sono state escluse le infrastrutture di volo e gli Enti di Stato. Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 26 ha.

5.2 Aeroporto di Reggio Calabria

L'area dell'aeroporto è definita da verbale di delimitazione del Demanio Aeroportuale. Dalla definizione della ZES sono state escluse le infrastrutture di volo e gli Enti di Stato.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 27 ha.

5.3 Aeroporto di Crotone

L'area dell'aeroporto è definita da verbale di delimitazione del Demanio Aeroportuale. Dalla definizione della ZES sono state escluse le infrastrutture di volo e gli edifici degli Enti di Stato.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 22 ha.

6 Aree degli agglomerati industriali

Le aree individuate ai fini della definizione della ZES sono definite negli Agglomerati Industriali identificati dai Piani Regolatori Territoriali del CORAP. Le aree individuate, oltre a quella di Gioia Tauro che appartiene al macronodo di Gioia Tauro, sono: Crotone, Corigliano Calabro, Lamezia Terme e Vibo Valentia L'individuazione delle aree è stata effettuata perseguendo gli obiettivi di cui al par.1 sulla base delle indicazioni pervenute dal CORAP che ha fornito anche la cartografia.

Le cartografie e le relative perimetrazioni delle aree sono state definite e predisposte dal CORAP.

6.1 Agglomerato industriale di Crotone

La perimetrazione è definita dal Piano Regolatore Territoriale del CORAP. L'area è situata a nord dell'area urbana di Crotone lungo la fascia costiera ionica. Comprende porzioni di territorio ricadenti all'interno dei comuni di Crotone, Cutro, Isola di Capo Rizzuto, Rocca di Neto, Cotronei, Petilia Policastro e Strongoli. Può essere considerata composta da due aree separate dal torrente Passovecchio delimitate in generale come di seguito riportato:

- prima zona
  - ovest, Fossi Vela e Valle della Donna,
  - est, linea d'acqua mar ionio,
  - sud, area urbana,
  - nord, torrente Passovecchio;
- seconda zona
  - ovest, strada statale 106,
  - est, linea d'acqua mar ionio,
  - sud, torrente Passovecchio,
  - nord, torrente Ponticelli.

La perimetrazione fornita dal CORAP ai fini della determinazione della ZES ha individuato le aree finali che sono riportate nella cartografia.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 380 ha.

6.2 Agglomerato industriale di Vibo Valentia

La perimetrazione è definita dal Piano Regolatore Territoriale del CORAP. L'area dell'Agglomerato Industriale considerato ai fini della ZES è perimetrata come di seguito:

- nord, ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria;
- est, torrente Sant'Anna;
- sud, strada provinciale Pizzo – Tropea;
- ovest, con la strada per Trainiti;
- agglomerato satellite Italcementi;

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 184 ha.

6.3 Agglomerato industriale di Corigliano Calabro

La perimetrazione è definita dal Piano Regolatore Territoriale del CORAP. L'area è dislocata parallelamente alla strada statale 106 in prossimità del Porto nel territorio del comune di Corigliano Calabro. È delimitata come segue:

- ovest, strada statale 106;
- est, linea d'acqua mar ionio;
- sud, torrente Malfrancato;
- nord, fiume Salice;

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 340 ha.

6.4 Agglomerato industriale di Lamezia Terme

La perimetrazione è definita dal Piano Regolatore Territoriale del CORAP. L'area dell'Agglomerato Industriale è delimitata in generale come segue:

- ovest, linea d'acqua mar tirreno;
- est, strada statale 18;
- sud, fiume Amato;
- nord, aeroporto internazionale Lamezia Terme.

Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell'area ZES corrisponde a circa 351 ha.

L'ulteriore perimetrazione ai fini della determinazione della ZES è riportata nella cartografia fornita dal CORAP.

7 Individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse

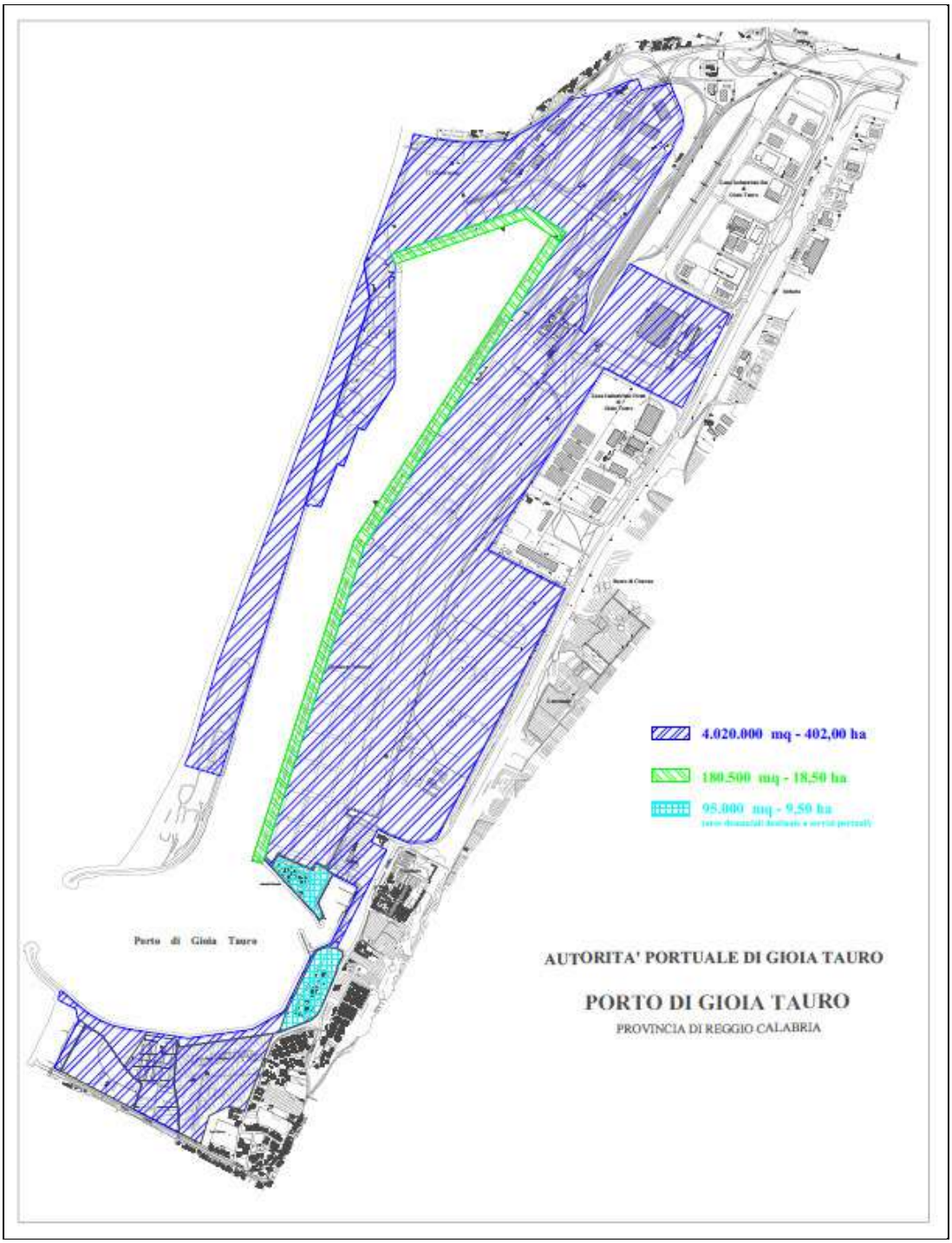
Le aree vincolate alle esigenze della sicurezza portuale e della navigazione sono state escluse dalle aree considerate per la determinazione delle aree ZES. Pertanto, tutte le aree demaniali funzionali a servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione (fari, segnalamento marittimo, banchine deputate a servizi di sicurezza) e le aree deputate alla sicurezza della navigazione sono state escluse dalle aree per la determinazione della ZES, come si evince dalle allegate cartografie.

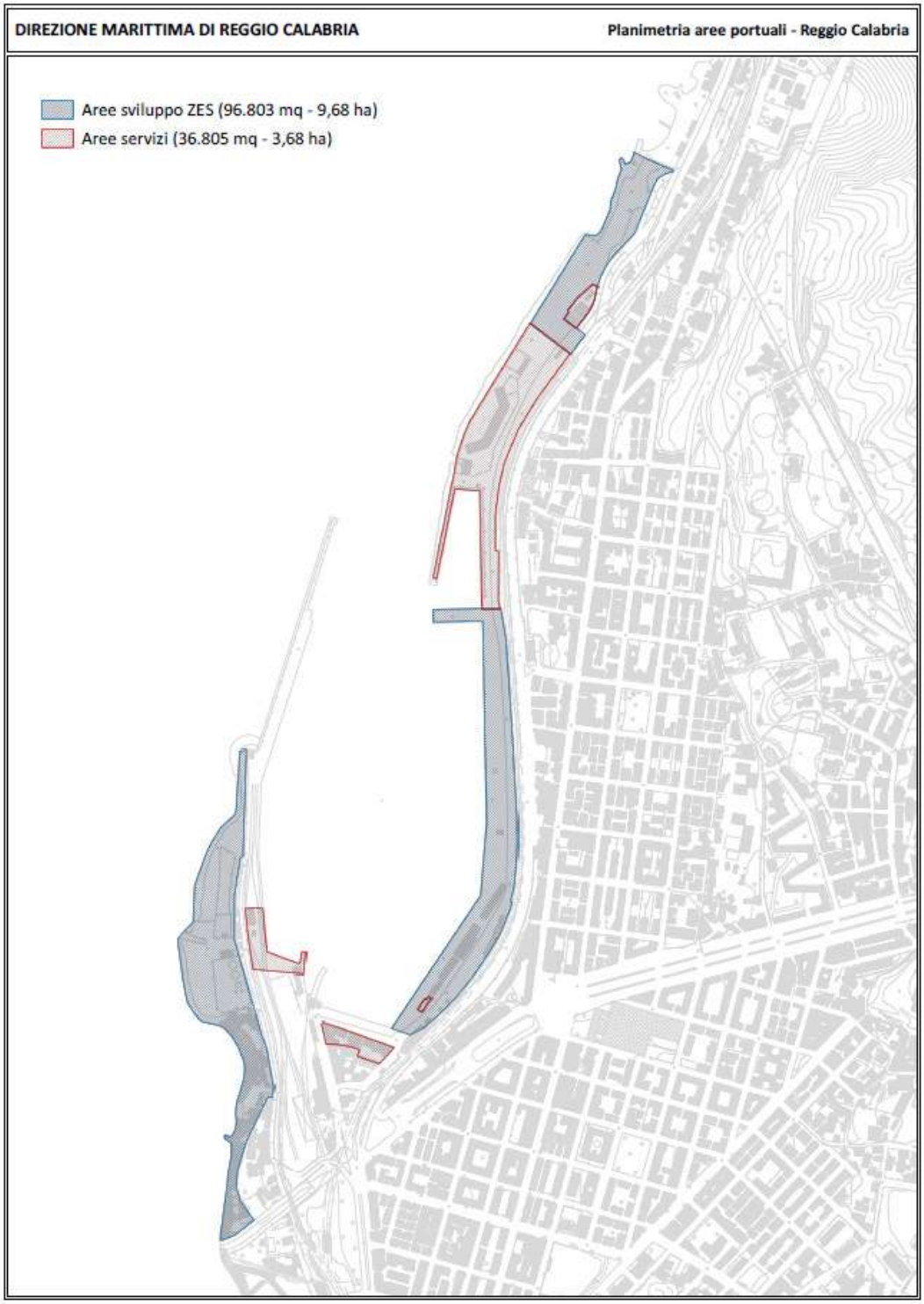
L'area complessiva destinata alla ZES non eccede la superficie indicata nell'allegato 1 al DPCM n.12/2018.

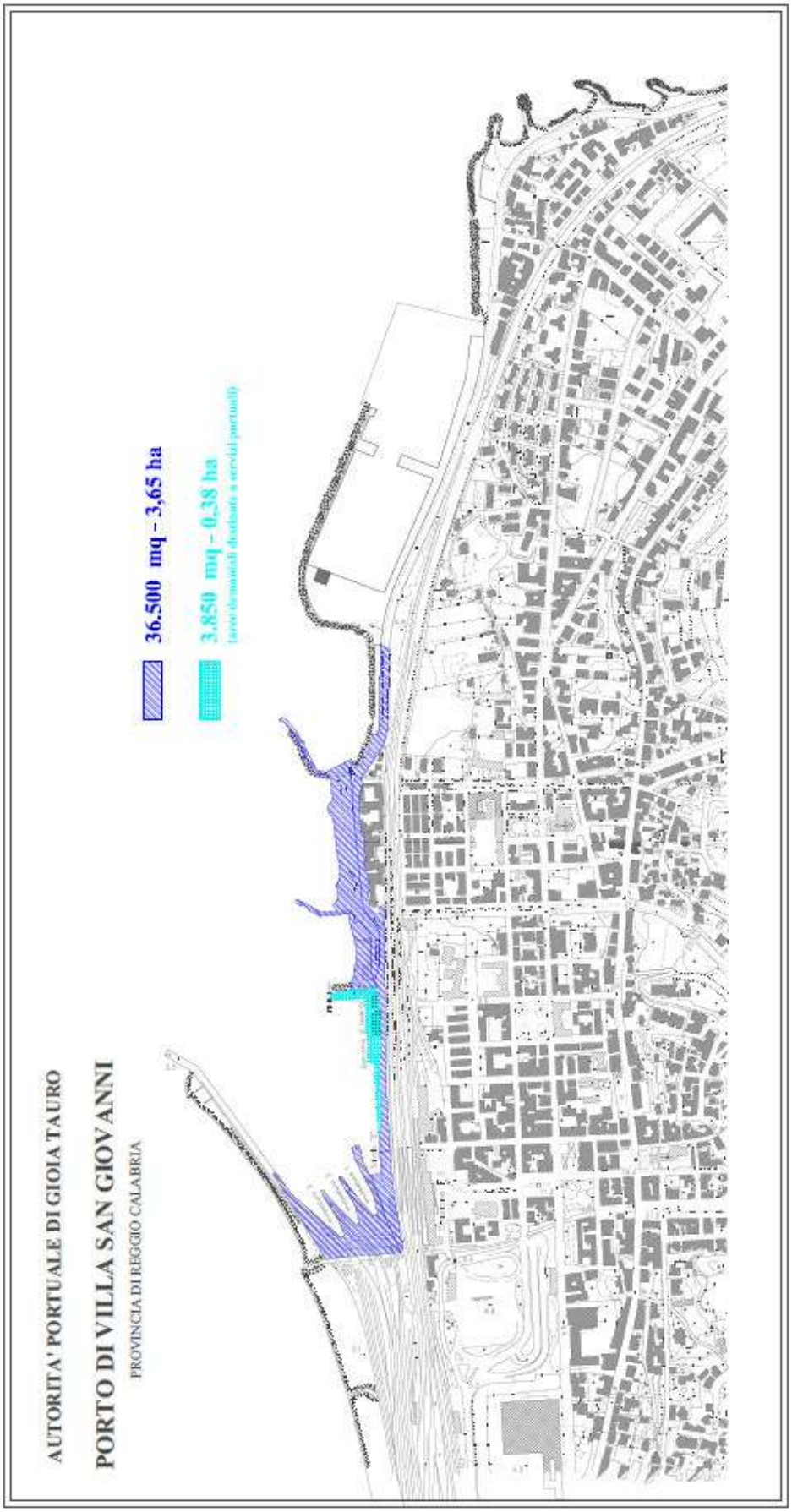
8 Cartografia

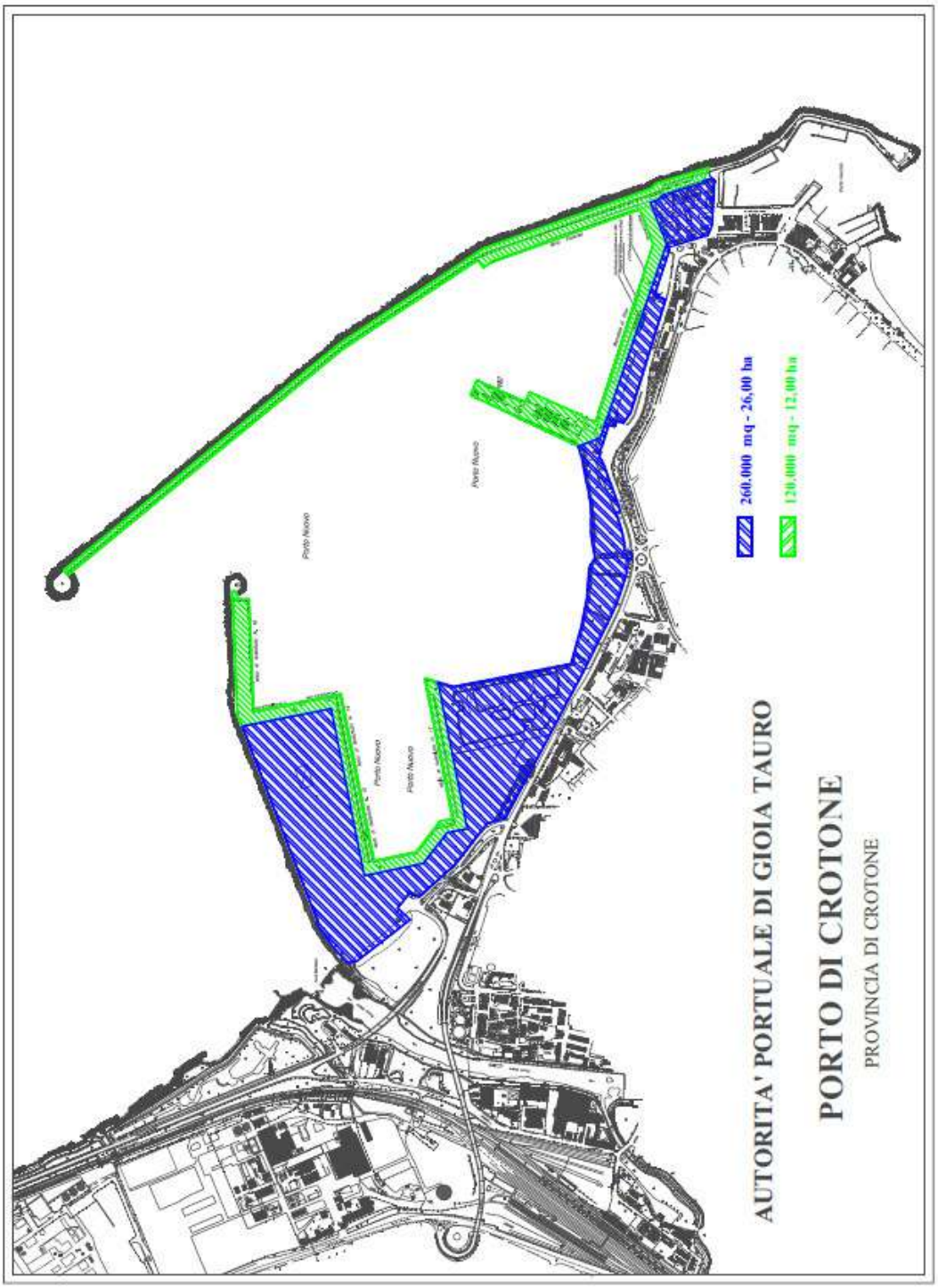
Vengono riportate in questo paragrafo le cartografie con le perimetrazioni trasmesse alla Regione dagli Enti interessati (29/03/2018).

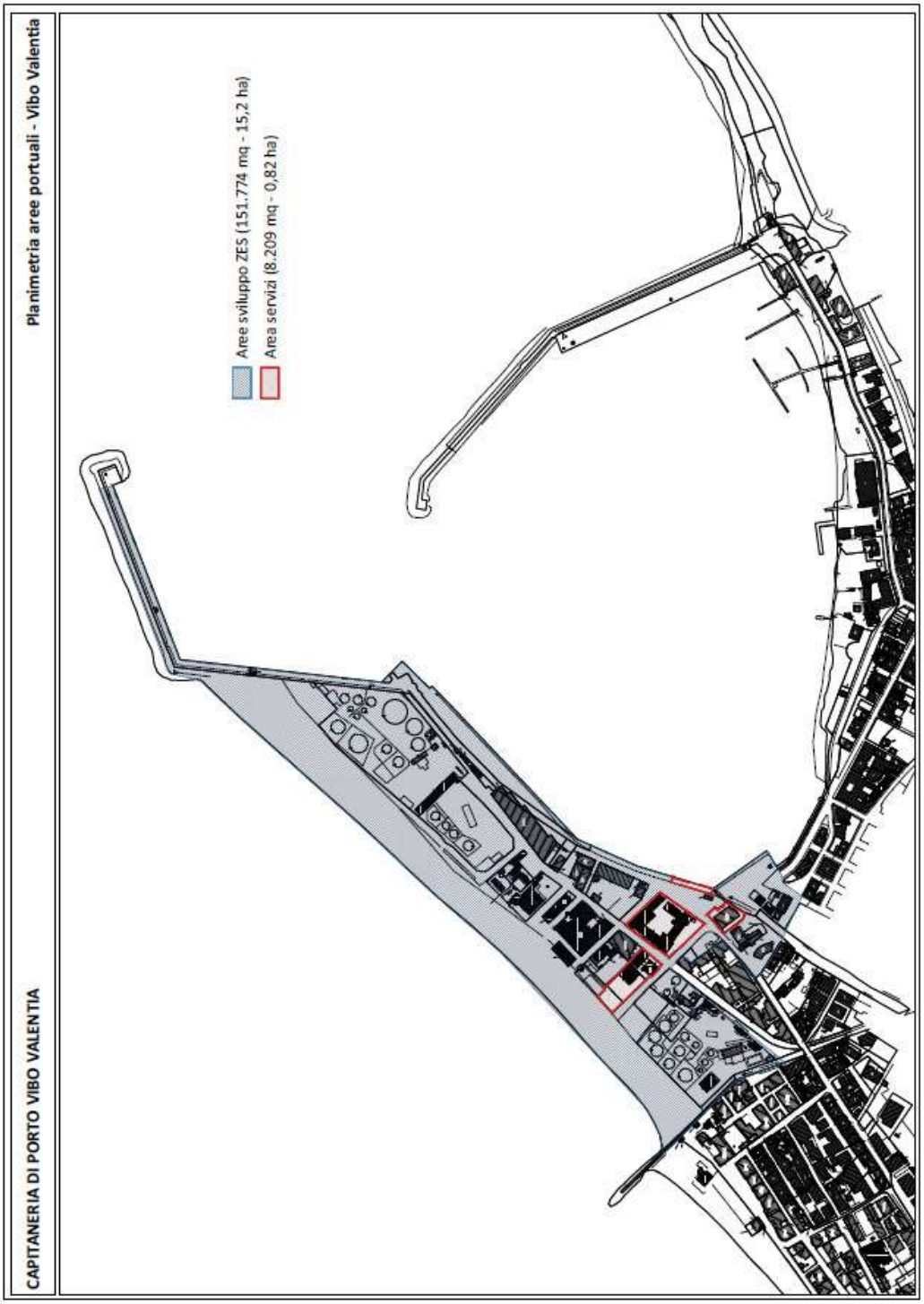
Perimetrazione	Ente
Porto di Gioia Tauro	Autorità Portuale di Gioia Tauro
Porto di Villa San Giovanni	
Porto di Crotone	
Porto di Corigliano Calabro	
Porto di Reggio Calabria	Direzione Marittima di Reggio Calabria
Porto di Vibo Valentia	Capitaneria di Porto di Vibo Valentia
Aeroporto di Lamezia Terme	Società Aeroportuale Calabrese
Aeroporto di Reggio Calabria	
Aeroporto di Crotone	
Area retroportuale di carattere produttivo di Gioia Tauro, San Ferdinando, Rosarno	Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria
Area retroportuale di carattere produttivo di Crotone	
Area retroportuale di carattere produttivo di Vibo Valentia Porto Salvo	
Area retroportuale di carattere produttivo di Corigliano Calabro Schiavonea	
Area retroportuale di carattere produttivo di Lamezia Terme	

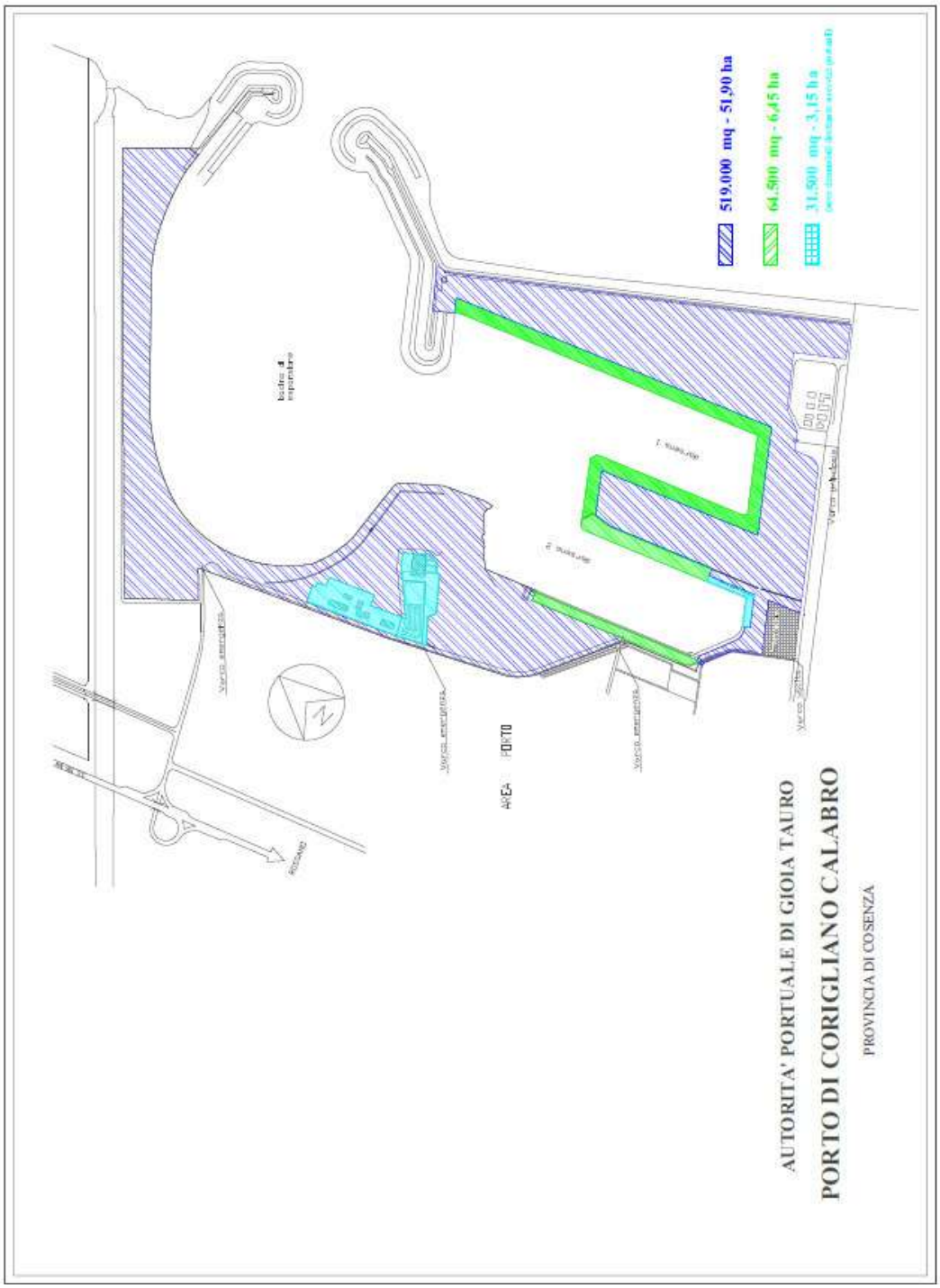

4.020.000 mq - 402,00 ha
180.500 mq - 18,50 ha
95.000 mq - 9,50 ha
Porto di Gioia Tauro
AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO
PORTO DI GIOIA TAURO
PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA


DIREZIONE MARITTIMA DI REGGIO CALABRIA
Planimetria aree portuali - Reggio Calabria
Aree sviluppo ZES (96.803 mq - 9,68 ha)
Aree servizi (36.805 mq - 3,68 ha)


AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI
PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA
36.500 mq - 3,65 ha
3.850 mq - 0,38 ha


AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO
PORTO DI CROTONE
PROVINCIA DI CROTONE
260.000 mq - 26,00 ha
120.000 mq - 12,00 ha
Porto Nuovo
Porto Nuovo
Porto Nuovo
Porto Nuovo

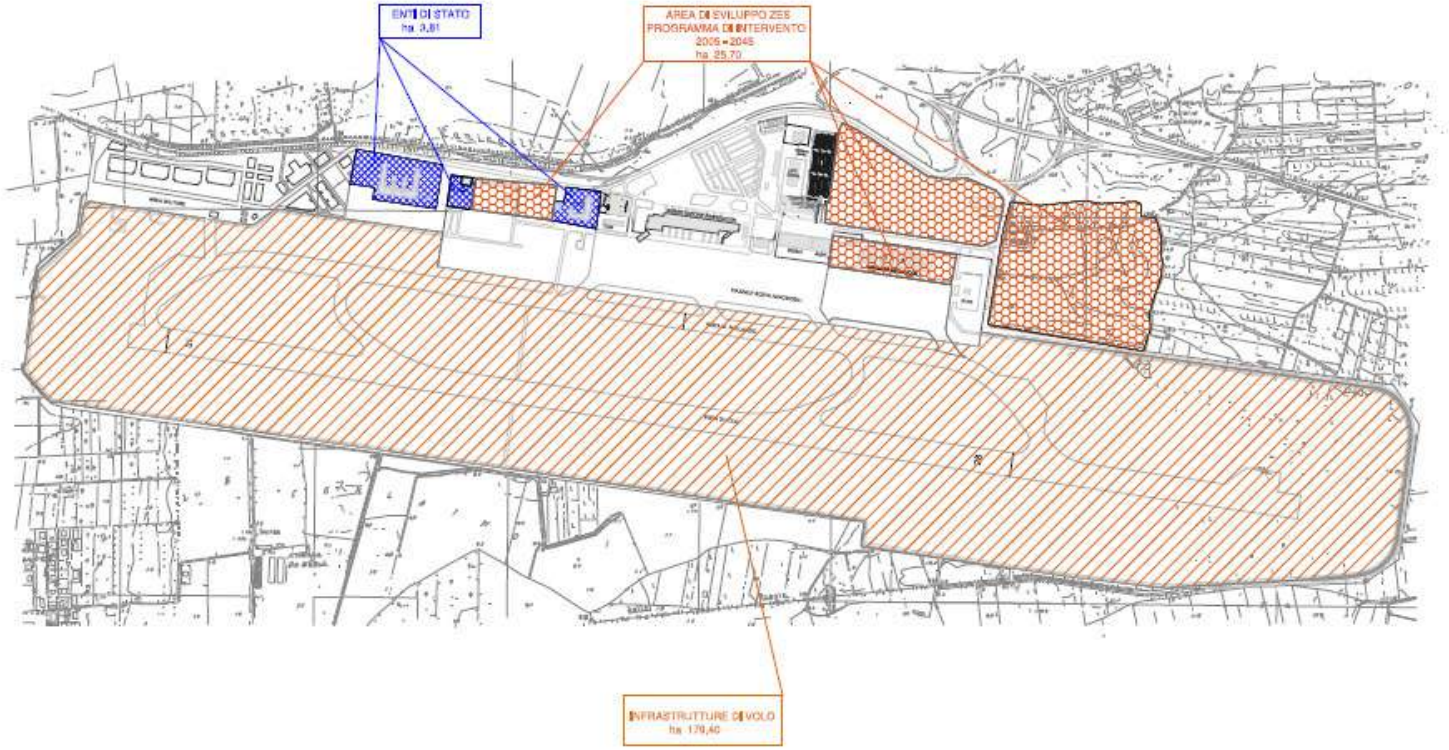

CAPITANERIA DI PORTO VIBO VALENTIA
Planimetria aree portuali - Vibo Valentia
Aree sviluppo ZES (151.774 mq - 15,2 ha)
Area servizi (8.209 mq - 0,82 ha)


519.000 mq - 51,90 ha
64.500 mq - 6,45 ha
31.500 mq - 3,15 ha
AREA PORTO
AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO
PORTO DI CORIGLIANO CALABRO
PROVINCIA DI COSENZA

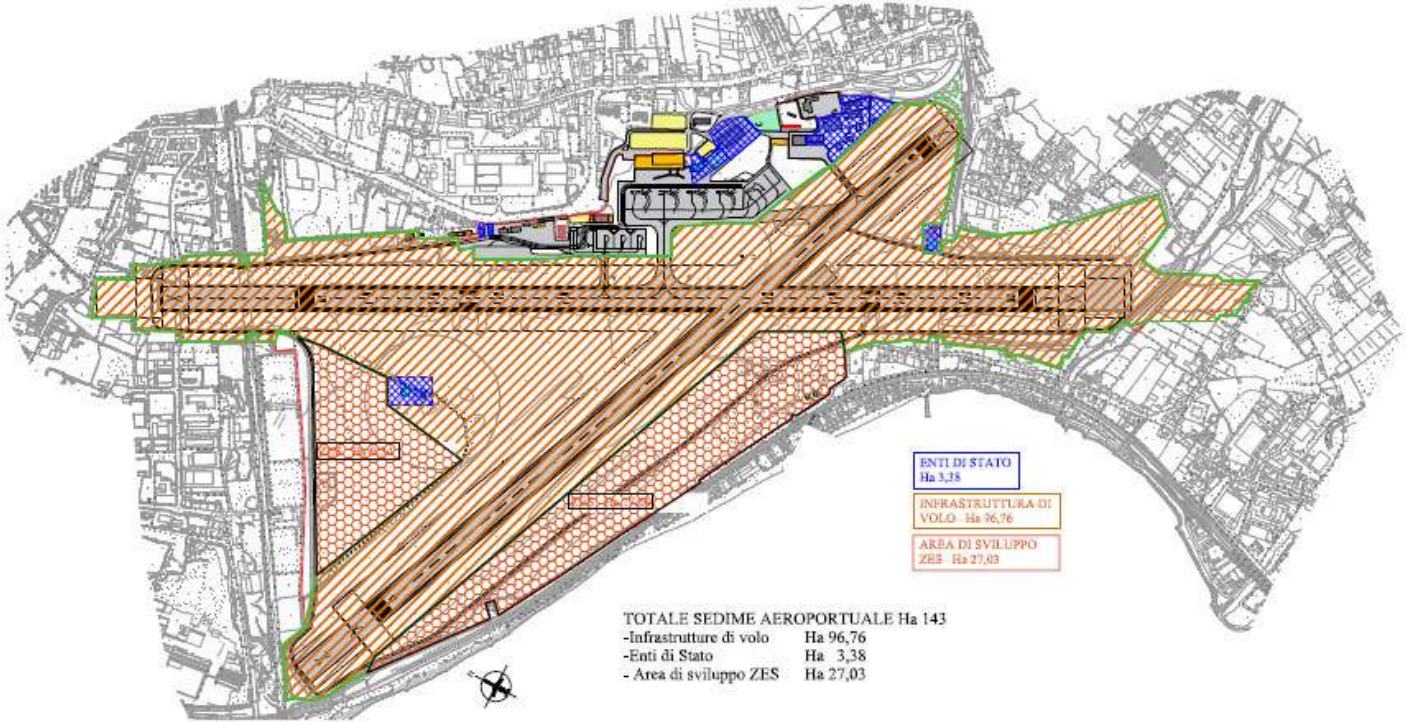
AEROPORTO di LAMEZIA TERME	Planimetria Manufatti ed Aree		

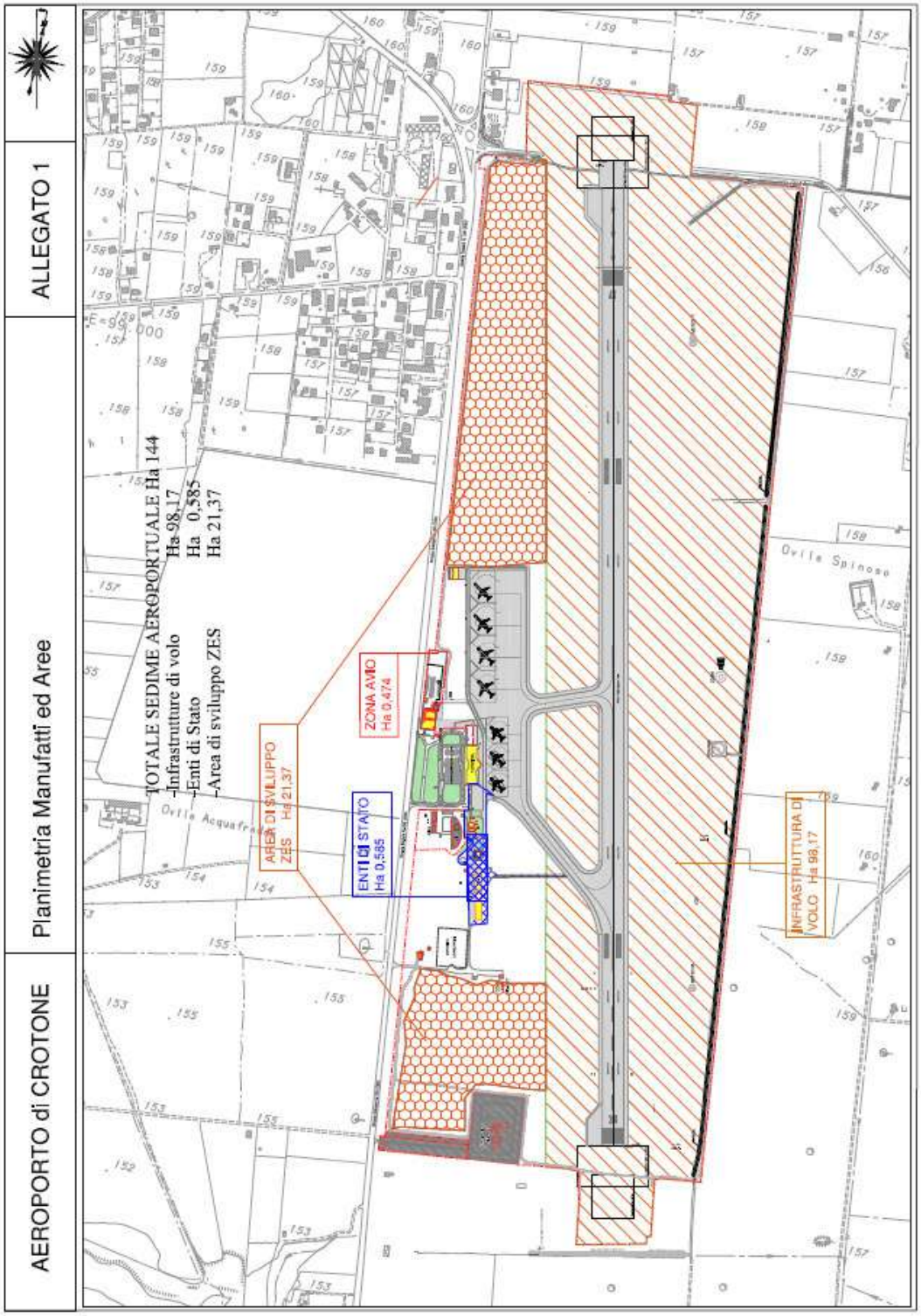
TOTALE SEDIME AEROPORTUALE Ha 275,51

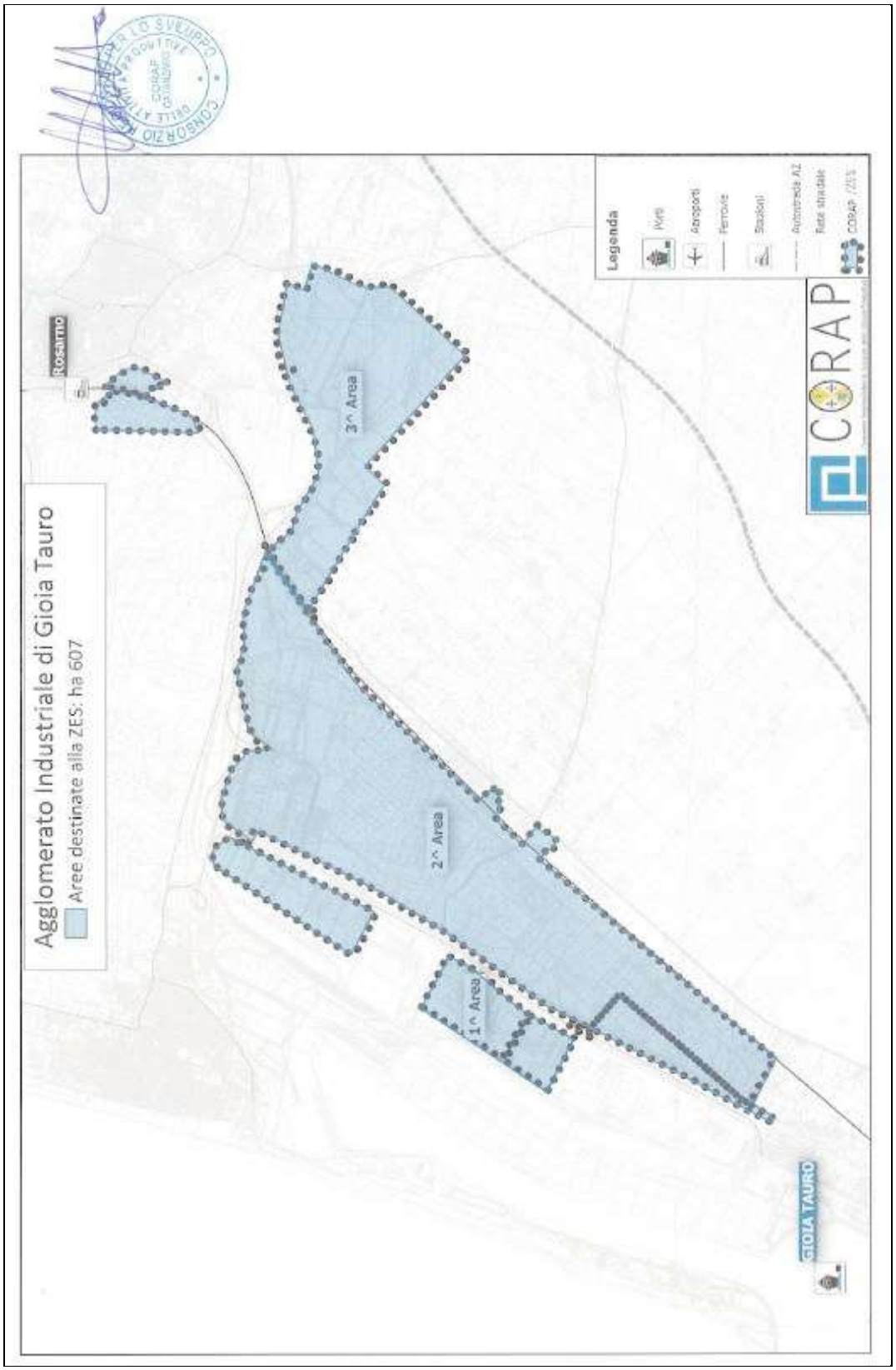
-Infrastrutture di volo	Ha 179,40
-Enti di Stato	Ha 3,81
-Area di sviluppo ZES	Ha 25,70

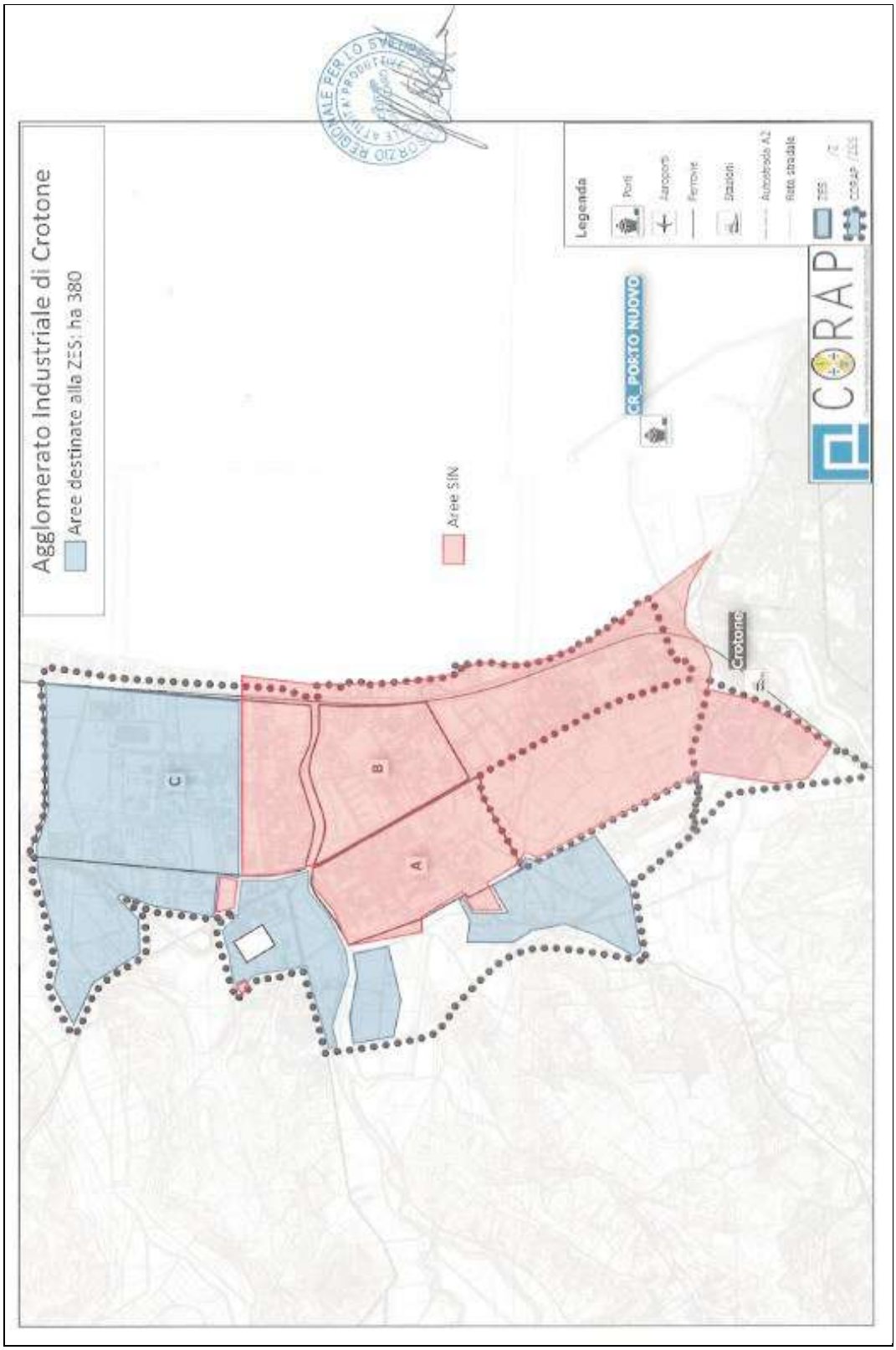


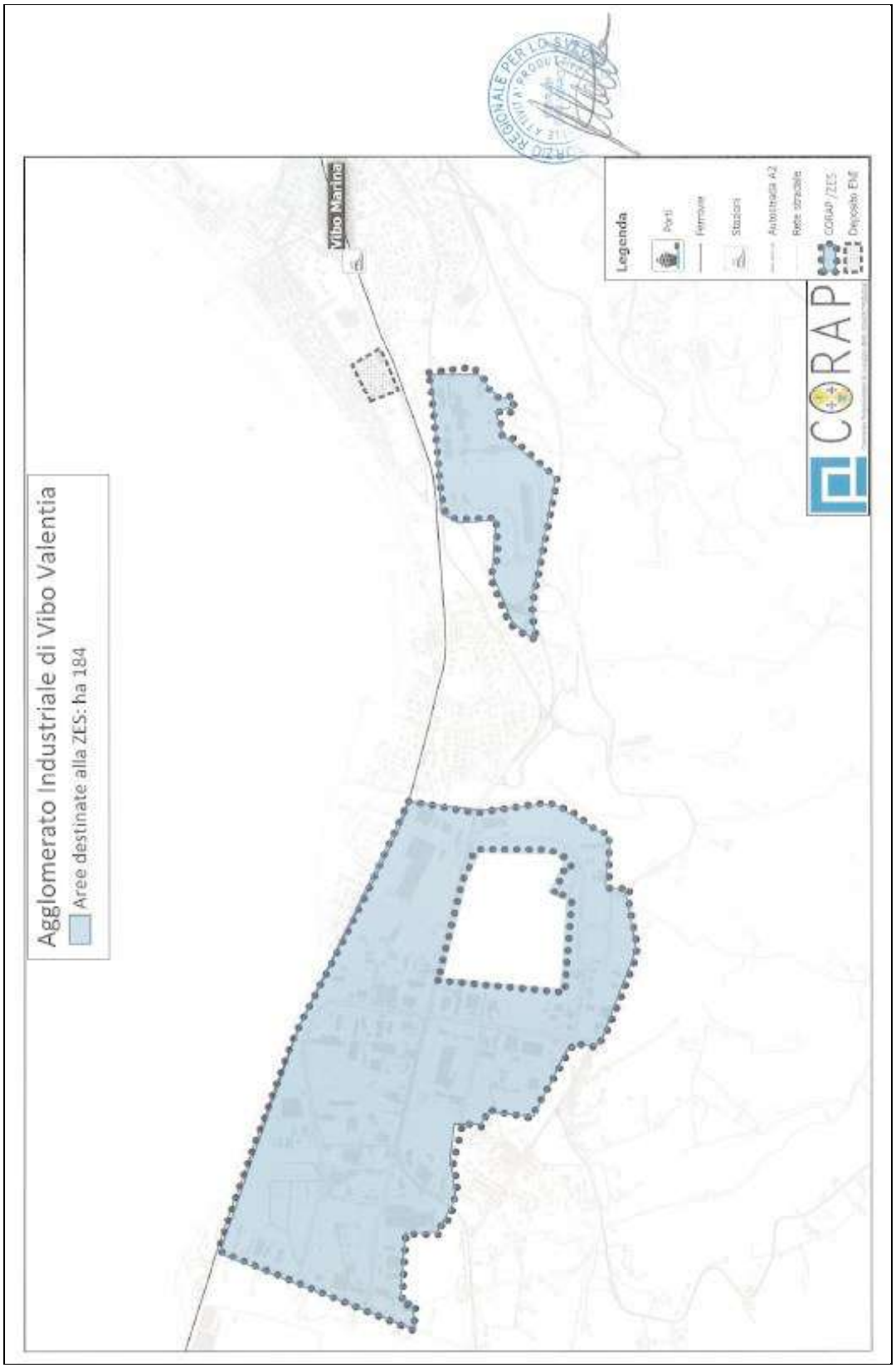
AEROPORTO di REGGIO CALABRIA	Planimetria Manufatti ed Aree		

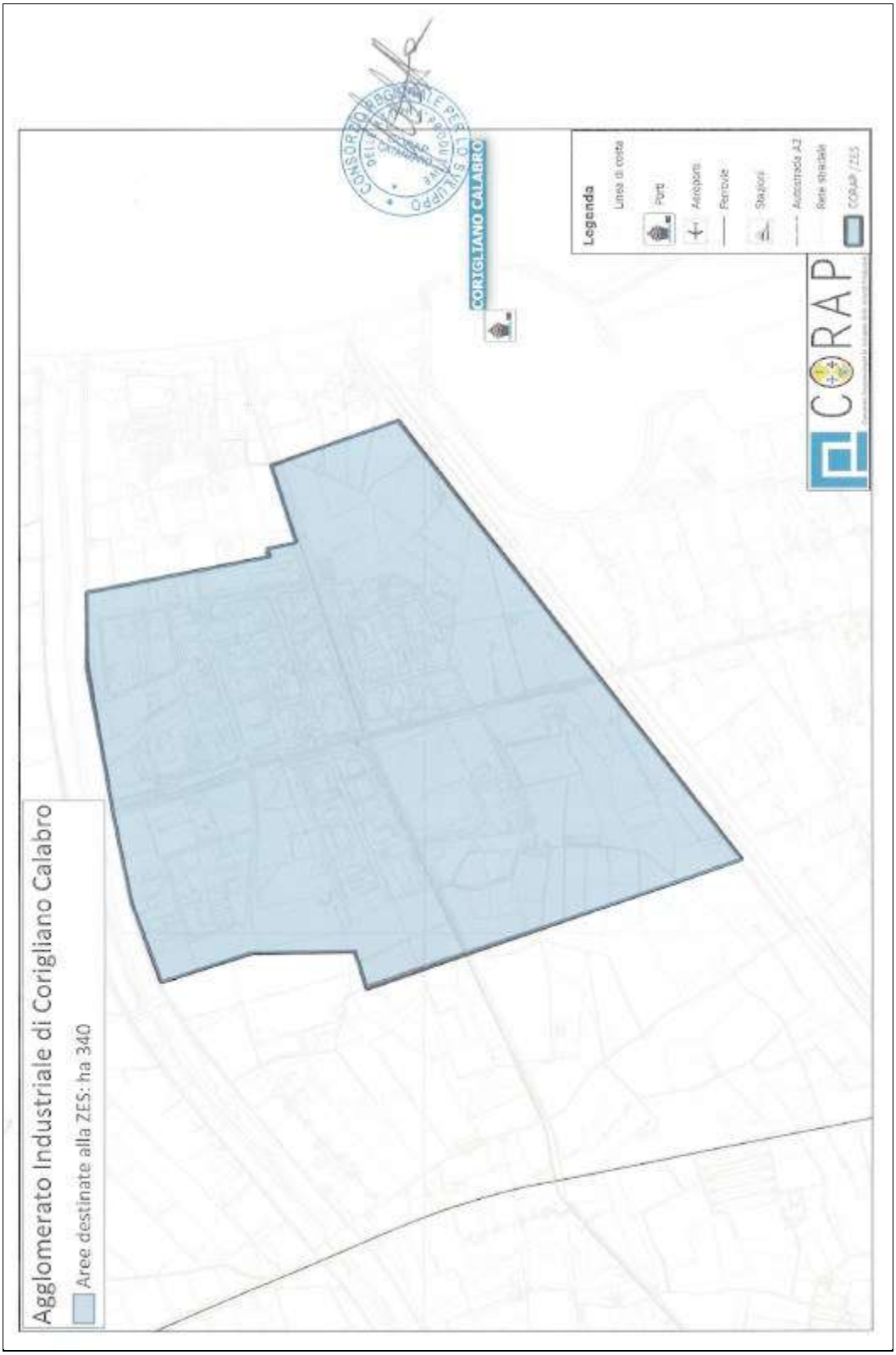


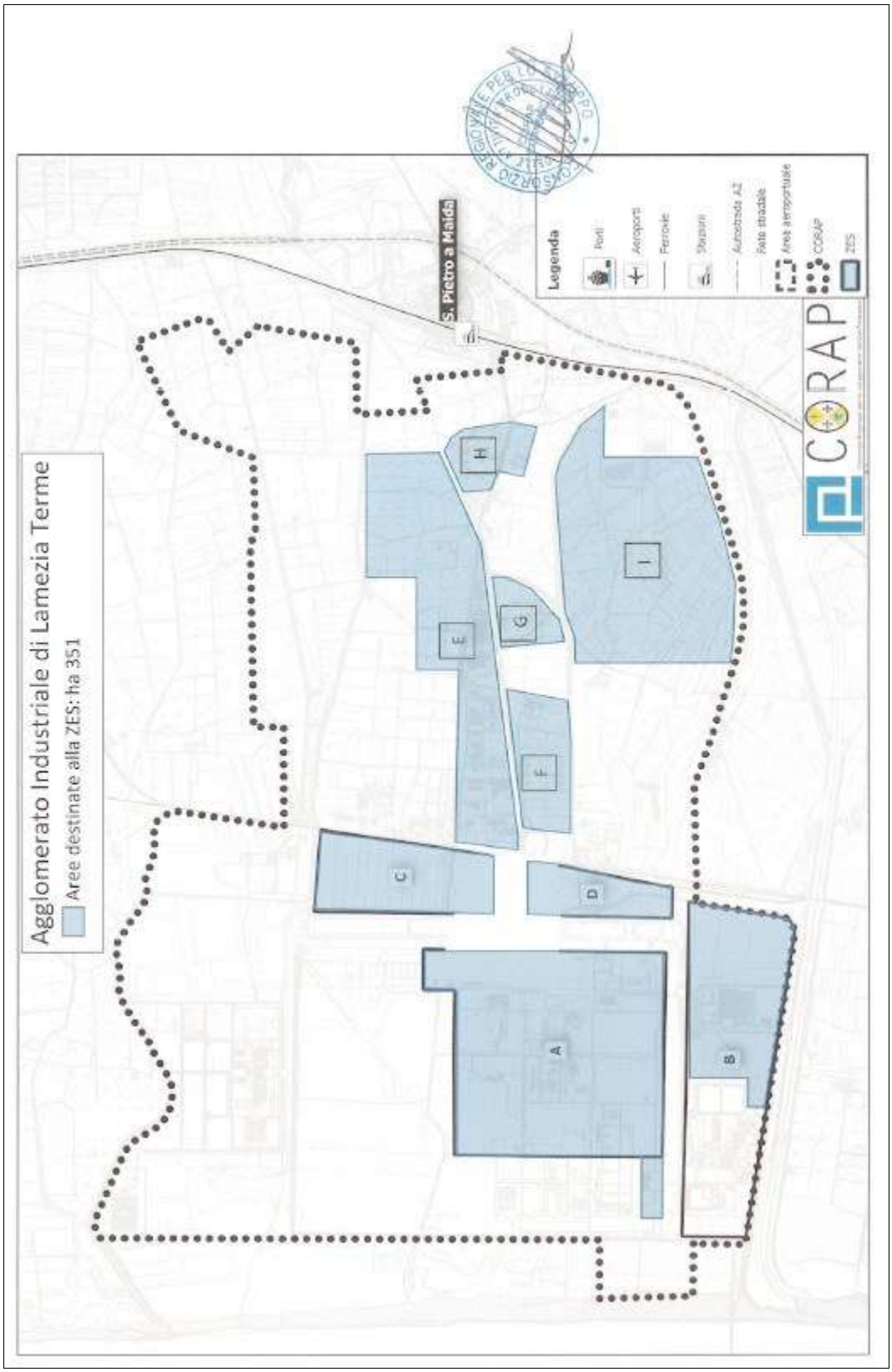

AEROPORTO di CROTONE
Planimetria Manufatti ed Aree
ALLEGATO 1
TOTALE SEDIME AEROPORTUALE Ha 144
-Infrastrutture di volo Ha 98,17
-Enti di Stato Ha 0,585
-Area di sviluppo ZES Ha 21,37
ZONA AMO Ha 0,474
AREA DI SVILUPPO ZES Ha 21,37
ENTI di STATO Ha 0,585
INFRASTRUTTURA di VOLO Ha 98,17
Ovile Spinoso
Ovile Acquafre


Agglomerato Industriale di Gioia Tauro
Aree destinate alla ZES: ha 607
Rosarno
GIOIA TAURO
1^ Area
2^ Area
3^ Area
Legenda
Porti
Aeroporti
Ferrovie
Stazioni
Autostrada A2
Rete stradale
CORAP


Agglomerato Industriale di Crotone
Aree destinate alla ZES: ha 380
Aree SIN
CR_POSTO NUOVO
Crotone
A
B
C
Legenda
Porti
Aeroporti
Ferrovie
Stazioni
Autostrada A2
Rete stradale
ZES
CORAP / ZES
CORAP


Agglomerato Industriale di Vibo Valentia
Aree destinate alla ZES: ha 184
Vibo Marina
Legenda
Porti
Ferrovie
Stazioni
Autostrada A2
Rete stradale
CORAP / ZES
Deposito EMI
CORAP


Agglomerato Industriale di Corigliano Calabro
Aree destinate alla ZES: ha 340
CORIGLIANO CALABRO
Legenda
Linea di costa
Porti
Aeroporti
Ferrovie
Stazioni
Autostrada A3
Rete stradale
CORAP / ZES
CORAP


Agglomerato Industriale di Lamezia Terme
Aree destinate alla ZES: ha 351
A
B
C
D
E
F
G
H
I
S. Pietro a Maida
Legenda
Porti
Aeroporti
Ferrovie
Stazioni
Autostrada A2
Rete stradale
Area aeroportuale
CORAP
CORAP
ZES

Bibliografia

DL n. 91/2017 *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno;*

DM 4 agosto 1998 *Limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro;*

DM 29 dicembre 2006 *Ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro agli scali di Crotone e Corigliano Marittimo;*

DM 6 agosto 2013;

LN n.634/1957 *Provvedimenti per il Mezzogiorno;*

Piano Nazionale degli Aeroporti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, febbraio 2012;

Piano Regionale dei Trasporti (PRT), approvato con DCR. n.157 del 19/12/2016;

*Piano Regolatore Territoriale dell'*agglomerato *Industriale di Gioia Tauro*; CORAP; approvato con Determina Dirigenziale n. 1 del 22/01/2014, R.G. n. 103 del 24/01/2014;

Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato Industriale di Crotone; *Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Crotone;* approvato con conferenza dei servizi conclusa in data 03/02/2009;

*Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato Industriale di Vibo Valentia; Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Vibo Valentia; a*pprovato con Delibera di Comitato Direttivo n. 80 del 21/12/1998;

Piano Regolatore Territoriale Consorzio per lo Sviluppo Industriale dell'agglomerato Industriale di Corigliano Calabro; *Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Cosenza,* approvato in data 26 giugno 2006 con Decreto del Dirigente Generale n. 7997;

Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato Industriale di Lamezia Terme; *Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Catanzaro,* approvato parzialmente in variante con Decreto del Dirigente Generale n. 16 del 15 luglio 1999;

Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE Testo rilevante ai fini del SEE;

geoportale.regione.calabria.it/opendata;

www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Nelle-regioni/Calabria.

Capitolo 5

Intese esistenti

(contenuto di cui alla lettera f, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera f, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018: *l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, gia' rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attivita' funzionali del piano strategico;*

Si evidenzia come, oltre alle motivazioni di carattere logistico ed infrastrutturale e di connessione funzionale, le aree individuate nel Cap. 4 risultano coerenti con i requisiti ZES. Il par. 1 descrive un quadro generale degli atti che agiscono su tutte le aree, il par. 2 riporta i riferimenti specifici delle aree, il par. 3 riporta i nulla osta e/o vincoli a cui le varie aree sono assoggettate.

1 Quadro Generale

Per ciò che riguarda le aree portuali e aereoportuali i riferimenti normativi da tenere in considerazione a livello europeo è il Codice Doganale Comunitario, ossia il Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n.269 del 10.10.2013) che istituisce il Codice Doganale Comunitario e abroga, dalla sua entrata in vigore (30.10.2013), il Reg. (CE) n.450/2008.
Il Codice detta i principi generali su cui si fonda la legge doganale comunitaria, mentre i particolari operativi sono descritti nelle Disposizioni d'Applicazione del Codice Doganale Comunitario. Ogni stato membro aveva una sua legge doganale prima dell'instaurazione di quella comunitaria. Parti di queste legislazioni locali sono ancora in vigore e regolamentano situazioni locali che non sono in contrasto con la legge comunitaria. In Italia la legge doganale preesistente a quella comunitaria è il Testo Unico della Legge Doganale (TULD) del quale è rimasta in vigore la parte che riguarda le sanzioni.
Dal 1° maggio 2016, ai sensi dell'art. 286 CDU, sono anche formalmente abrogati: il Reg. (CEE) n. 3925/91, relativo all'eliminazione dei controlli sui bagagli dei viaggiatori intracomunitari; il Reg. (CEE) n. 2913/92, che istituisce il Codice Doganale Comunitario; il Reg. (CEE) n. 1207/2001, relativo al rilascio dei certificati di origine EUR e alla qualifica di esportatore autorizzato.

A livello nazionale è il DPR/1998 (GU n.179 del 3-8-1998) che istituisce a Gioia Tauro l'Autorità Portuale secondo i compiti della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 "Riordino della Legislazione in Materia Portuale". Lo stesso decreto dota l'Autorità Portuale di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia di bilancio e finanziaria. I suoi principali compiti sono quelli di indirizzo, di programmazione, di controllo, di coordinamento, di promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei Porti di Gioia Tauro (DMIT 4 Agosto 1998), Crotone, Corigliano (DMIT 29 Dicembre 2006), Palmi (DMIT 5 Marzo 2008) e Villa San Giovanni (DMIT 6 Agosto 2013). Le suddette attività vengono riportate nei *Piani Operativi triennali* approvati dal comitato portuale; nel caso di specie, l'ultimo documento in vigore è il *Piano Operativo triennale 2018-2020,* approvato all'unanimità il 20/12/2017.

A livello regionale, è la legge 19/2002 e s.m.i. *"Norme per la tutela, governo ed uso del territorio - Legge Urbanistica della Calabria"*, che configura nuovi scenari nelle politiche di gestione del territorio e dà indicazioni rispetto alle aree industriali. In particolare, la LR n. 40/2015 *Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 (Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica*

della Calabria) disciplina l'area di Gioia Tauro. Secondo l'art. 22 *Norme particolari per il polo logistico di Gioia Tauro, … "Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), in relazione al Sistema Calabro e di Gioia Tauro, ha individuato la Zona economica speciale (ZES) come fattore strategico. La Regione comprende nel QTR a valenza paesaggistica la ZES del polo logistico di Gioia Tauro, nel rispetto del quadro normativo comunitario, nazionale e regionale vigente. Salve le competenze attribuite dalla normativa comunitaria e nazionale all'Autorità portuale o ad altre autorità, la Regione promuove appositi accordi di programma con l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ovvero con enti pubblici o soggetti privati individuati con gara pubblica, finalizzati a promuovere all'interno del polo logistico l'insediamento e l'esercizio delle attività imprenditoriali da disciplinare con apposito regolamento".*

E' Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017, che individua come uno dei 10 obbiettivi prioritari il "Sistema Gioia Tauro", per il quale prevede le seguenti azioni:

- Azione 6: Misure per lo sviluppo del Sistema dell'area di Gioia Tauro nei contesti euromediterraneo e intercontinentale - Ossia, l'istituzione della Zona Economica Speciale, con le misure sulla fiscalità, sulla governance unitaria e sulla promozione internazionale, secondo la DGR n. 294/2015 e la DCR n. 52/2015;
- Misura 6.5 Macronodo Economico, Integrazione dei soggetti operativi - Misure per l'integrazione istituzionale ed operativa delle azioni della ZES/ZTS con quelle della ALI, ed integrazione con le azioni CORAP, e con le azioni AP (o AdSP). Definizione di una governance unica dei processi, con l'azione di monitoraggio definita a livello regionale.

Anche il QTR (Quadro Territoriale Regionale) che costituisce il quadro conoscitivo di indirizzo e coordinamento delle politiche di pianificazione e programmazione degli enti sotto ordinati, individua nel porto "*Gioia Tauro il motore dell'economia regionale e produrre altra occupazione*." Nello specifico, lo stesso prevede di "… *favorire l'integrazione dell'area portuale, adeguatamente infrastrutturata, con il territorio attraverso il potenziamento del retro porto, la creazione di un sistema di trasporti intermodali nella prospettiva della realizzazione dell'alta velocità / alta capacità, l'istituzione di un distretto logistico - industriale soprattutto ponendo in essere azioni tendenti a favorire gli insediamenti produttivi delle grandi industrie nella nostra regione affinché Gioia Tauro possa divenire la piattaforma logistica regionale."*
Le prescrizioni del QTR, unitamente alle linee di azione della programmazione regionale, sono assunte ed approfondite a livello provinciale dal PTCP (Piano

Territoriale di Coordinamento Provinciale) che attribuisce alla Provincia il nuovo ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche regionali e la pianificazione comunale. Nel caso della Città Metropolitana di Reggio Calabria il PTCP nel Tomo I, Seconda parte – Strategie di Piano, Capo 5 "Il quadro delle strategie di piano" 5.2.6. Obiettivo prioritario 6 – riporta, tra le altre, le seguenti Azioni strategiche per l'Area Industriale di Gioia Tauro:

- Azione strategica 6, descrive le linee di intervento e gli ambiti di sviluppo del Sistema produttivo individuando tra gli altri anche il Sistema Territoriale locale di Gioia Tauro;
- Azione strategica 7, è finalizzata alle creazioni di Centri-Servizi per lo sviluppo del sistema produttivo provinciale, individuando nel primo livello dei tre previsti per l'attivazione, l'area per insediamenti produttivi localizzata nel territorio di Gioia Tauro – San Ferdinando;
- Azione strategica 8, riguarda l'intero territorio provinciale con priorità per le Aree ASI e le Aree per insediamenti produttivi.

Al livello comunale si delineano le strategie di governo del territorio attraverso il PSC (Piano Strutturale Comunale) e i REU (Regolamento Edilizio ed Urbanistico) che sostituiscono i tradizionali Piani Regolatori Generali, Piani di Fabbricazione e Regolamento Edilizio, che individuano le aree di insediamento industriale e relative norme tecniche di attuazione.

Relativamente allo sviluppo ed alla valorizzazione delle aree produttive, la LR 38/2001 prevede la redazione da parte dei singoli Consorzi per lo Sviluppo delle aree industriali dei Piani regolatori delle aree e dei nuclei di sviluppo industriale. A seguito della LR 24/2013 *Riordino enti, aziende regionali, fondazioni, agenzie regionali, società e consorzi comunque denominati, con esclusione del settore sanità*", in Calabria la suddetta funzione è affidata al CORAP, ente pubblico economico strumentale della Regione Calabria, che cura lo sviluppo e valorizzazione delle aree produttive ed industriali esercitando tutte le funzioni già attribuite in precedenza ai singoli Consorzi per lo Sviluppo delle aree industriali. Inoltre, la suddetta norma regionale proroga di fatto per altri cinque anni l'efficacia degli strumenti urbanistici delle relative aree industriali vigenti e dei vincoli connessi.
Con decreto n. 4 del 12 Gennaio 2017 del Commissario Straordinario CORAP, è entrato i vigore il *Regolamento unico per la localizzazione e la cessione dei suoli e degli immobili da destinarsi all'insediamento di attività produttive negli agglomerati industriali delle unità operative*. Il regolamento disciplina le modalità, i prezzi e le condizioni per la locazione e la concessione, in proprietà, in diritto di superficie ventennale o per la concessione in uso temporaneo, dei suoli e degli immobili del

CORAP.

Inoltre, la Regione Calabria con la DGR n. 235/2012, in attuazione della direttiva 2006/123/CE e del DPR n. 160/2010, ha approvato le linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dello Sportello Unico per le Attività produttive (SUAP) prevedendo, in Calabria, tre procedure possibili per la nascita di un'attività produttiva:

- l'immediato avvio per i procedimenti attivabili con la SCIA;
- l'avvio differito per i procedimenti ordinari che non presuppongono l'indizione della Conferenza di Servizi;
- l'avvio differito, ma con termini più lunghi nei procedimenti ordinari che presuppongono l'indizione della Conferenza di servizi.

Infine, con DGR n. 304/2016 è stato approvato il Progetto Strategico Regionale CalabriaImpresa.eu per l'accesso ai servizi ed agli strumenti digitali dell'Amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale. Con la stessa delibera viene finalizzato anche un supporto economico per lo sviluppo dello sportello associato per l'area di Gioia Tauro.

2 Quadro di dettaglio

2.1 Macronodo Gioia Tauro

Sul macronodo di Gioia Tauro sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- *Codice Doganale Comunitario,* è il *Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n.269 del 10.10.2013) e regolamenti attuativi;*
- *Piano Operativo triennale 2018-2020,* approvato all'unanimità il 20/12/2017 dal Comitato Portuale (Autorità Portuale di Gioia Tauro);
- *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016;
- *Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica* (QTRP), adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013 ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016;
- *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria* (PAI), è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione, mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio. Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato adottato ai sensi dell'art. 1-bis della L. 365/2000 e dell'art. 17 comma 6-ter della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni nonché ai sensi della legge 4 dicembre 1993 n. 493, dell'art. 1 del D.L. 11 giugno 1998 n. 180 convertito con legge 3 agosto 1998 n. 267 e successive modificazioni, e della Legge Regionale n. 35/1996;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* (PTCP), è il documento preliminare approvato con Delibera del Consiglio provinciale n. 24 del 06/06/2008, redatto ai sensi dell'art. 18 della L.R. n° 19/2002;
- *Piano Regolatore Territoriale Consortile Agglomerato Industriale Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando*, approvato con Determina Dirigenziale n. 1 del 22/01/2014, R.G. n. 103 del 24/01/2014, Settore 15 "Pianificazione Territoriale - Urbanistica - Espropri - Concessioni Demaniali" della Provincia di Reggio Calabria;
- *Convenzione per realizzazione dello Sportello Unico associato della Piana di Gioia Tauro tra i tre Comuni dell'area della Piana di Gioia Tauro – Rosarno, San Ferdinando e Gioia Tauro, il Consorzio regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive (CORAP) e la Regione Calabria*, Assessorato allo sviluppo economico e promozione delle attività produttive, DGR n. 294/2015;
- *Regolamento unico per la localizzazione e la cessione dei suoli e degli immobili da destinarsi all'insediamento di attività produttive negli agglomerati*

industriali delle unità operative decreto n. 4 del 12 Gennaio 2017 del Commissario Straordinario CORAP;

- *Programma di Fabbricazione del Comune di S. Ferdinando* approvato con DPRG n. 958/86 e variante approvata con DPGR n.16/1990;
- *Piano Regolatore Generale del Comune di Rosarno* approvato con DDG n.317/2000 e variante approvata con DDG n.6672/2005;
- *Piano Strutturale Comunale del Comune di Gioia Tauro* approvato con DCC n.15/2007;
- Regolamento Edilizio Tipo (RET), approvato con DGR n. 642/2017 per i comuni della Calabria;
- *Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro*, approvato dal Ministro dei Trasporti con decreto del 4 marzo 2008, dal Presidente del Consiglio dei Ministri con decreto del 19 marzo 2008 e dalla Regione Calabria con decreto del Presidente n. 85 del 08/04/2008;
- *Disciplinare per l'attuazione del Piano di sviluppo di Gioia Tauro*, sottoscritto a Catanzaro in data 07/04/2008, dalla Regione Calabria, dal Commissario Delegato alla gestione del Piano di sviluppo di Gioia Tauro, dal Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e dal Consorzio ASI di Reggio Calabria;
- *Piano degli interventi infrastrutturali per lo sviluppo della II^ Zona Industriale e delle aree consortili connesse al Piano di sviluppo strategico per l'area ampia di Gioia Tauro*, approvato dal Comitato direttivo del Consorzio ASI con delibera n. 5 del 23 marzo 2009 e dal Commissario Delegato alla gestione del Piano di sviluppo di Gioia Tauro con nota prot. n. 51/CD/S/10.1 del 14/05/2009;
- *Accordo* in data 14/05/2009 tra la Regione Calabria, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ed il Consorzio ASI, che stabilisce l'Ambito portuale, con la sottoscrizione della planimetria denominata: "Piano Regolatore Portuale – Fase 3 – Assetto di Piano – Layout generale - destinazione d'uso (con Terminal Intermodale);
- *Protocollo d'Intesa per il Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato Industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando*, sottoscritto in data 03/06/2009 tra il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria ed i Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, compresa l'allegata planimetria contenente l'individuazione della perimetrazione dell'Ambito Portuale e delle "Aree ASI in ambito portuale". In particolare, il protocollo d'Intesa definisce la perimetrazione dell'Ambito Portuale (art. 1), individua le "Aree ASI in Ambito Portuale" (art. 2), definisce il regime di proprietà delle "Aree comprese nell'Ambito Portuale" (art. 3), definisce le attribuzioni di gestione nelle "Aree ASI in Ambito Portuale" (art. 4), definisce le attività propedeutiche per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, chiarendo il legame tra PRP e PRT Consortile per quanto attiene le "Aree ASI in Ambito Portuale" (art. 5), definendo l'attuazione delle "Aree ASI in Ambito Portuale";

- *Nuovo Piano Regolatore Del Porto Di Gioia Tauro _ Intesa Ai Sensi Dell'art.5 C.3 Della Legge 28/01/1994 N. 84*" tra il Comune di Gioia Tauro (RC) e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro (RC), sottoscritta in data 10/02/2010, con particolare riferimento agli elaborati di PRP allegati (Relazione Generale (allegato "B"), Planimetria (allegato "C") e Norme di Attuazione (allegato "D") già sottoscritti in data 09/02/2010, oltre che da i suddetti Enti, anche dal Consorzio ASIREG;
- *Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro* (PRP), adottato dal Comitato Portuale in data 03/03/2010.

2.2 Area integrata di Crotone

Sull'Area integrata di Crotone sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- *Codice Doganale Comunitario*, è il Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n.269 del 10.10.2013) e regolamenti attuativi;
- *Piano Operativo triennale 2018-2020,* approvato all'unanimità il 20/12/2017 dal Comitato Portuale (Autorità Portuale di Gioia Tauro);
- *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016;
- *Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica* (QTRP), adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013 ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016;
- *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria* (PAI), è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione, mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio. Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato adottato ai sensi dell'art. 1-bis della L 365/2000 e dell'art. 17 comma 6-ter della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni nonché ai sensi della legge 4 dicembre 1993 n. 493, dell'art. 1 del DL 11 giugno 1998 n. 180 convertito con legge 3 agosto 1998 n. 267 e successive modificazioni, e della Legge Regionale n. 35/1996;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* – documento preliminare – (PTCP/P), bozza redatta ai sensi dell'art. 18 della LR n. 19/2002 pubblicata on-line, ma non approvata dal Consiglio Provinciale (Dicembre 2007);
- *Piano Regolatore Territoriale del Consorzio Regionale* per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (CORAP) approvato con conferenza dei servizi conclusa in data 03/02/2009 e relativo avviso di chiusura lavori pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria n. 8, parte III del 20/02/2009;
- *Regolamento unico per la localizzazione e la cessione dei suoli e degli immobili*

da destinarsi all'insediamento di attività produttive negli agglomerati industriali delle unità operative, decreto n. 4 del 12 Gennaio 2017 Del Commissario Straordinario CORAP;

- *Linee guida Nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Crotone* (Autorità Portuale di Gioia Tauro);
- *Piano Regolatore Generale* del Comune di Crotone (Marzo 2003);
- Regolamento Edilizio Tipo (RET) approvato con delibera di Giunta Regionale n. 642/2017 per i comuni della Calabria.

2.3 Area integrata di Vibo Valentia

Sull'Area integrata di Vibo Valentia sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- *Codice Doganale Comunitario*, è il Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n. 269 del 10.10.2013) e regolamenti attuativi;
- *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016;
- *Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica* (QTRP), adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013 ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016;
- *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria"* (PAI), è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione, mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio. Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato adottato ai sensi dell'art. 1-bis della L 365/2000 e dell'art. 17 comma 6-ter della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni nonché ai sensi della legge 4 dicembre 1993 n. 493, dell'art. 1 del DL 11 giugno 1998 n. 180 convertito con legge 3 agosto 1998 n. 267 e successive modificazioni, e della LR n. 35/1996;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* – Provincia di Vibo Valentia approvato con Delibera del Consiglio provinciale n. 10 del 27 aprile 2004;
- *Piano Regolatore Territoriale* del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (CORAP) approvato con Delibera di Comitato Direttivo n. 80 del 21/12/1998;
- *Piano di sviluppo economico e produttivo 2012-2014* dell'Azienda Speciale della Camera di Commercio di Vibo Valentia per il porto di Vibo Valentia approvato con Delibera CdA n. 7 dell'8/05/2012;
- *Piano Regolatore Portuale* porto di Vibo Valentia, redatto nel 1978 ed approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 36 del 29 aprile 1978 e definitivamente con Decreto Ministero LL. PP. N. 1292 del 5 maggio 1982;
- *Norme tecniche di attuazione del Piano Regolatore Portuale Vigente* –

approvate con delibera del Consiglio Comunale 74/2013 del 20/12/2013;

- *Prescrizioni Tecniche* - (Decreto destinazione d'uso banchine n. 67/2012) con presa d'atto tramite delibera di GC n. 53 del 27/02/2014;
- *Piano Strutturale Comunale* del comune di Vibo Valentia approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 91-2017 del 10/11/2017;
- Regolamento Edilizio Tipo (RET), approvato con delibera di Giunta Regionale n°642/2017 per i comuni della Calabria.

2.4 Area integrata di Corigliano Calabro

Sull'area integrata di Corigliano Calabro sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- *Codice Doganale Comunitario*, è il Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n. 269 del 10.10.2013) e regolamenti attuativi;
- *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016;
- *Piano Operativo triennale 2018-2020,* approvato all'unanimità il 20/12/2017 dal Comitato Portuale (Autorità Portuale di Gioia Tauro);
- *Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica* (QTRP) adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013 ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016;
- *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria* (PAI), è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione, mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio. Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato adottato ai sensi dell'art. 1-bis della L 365/2000 e dell'art. 17 comma 6-ter della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni nonché ai sensi della legge 4 dicembre 1993 n. 493, dell'art. 1 del DL 11 giugno 1998 n. 180 convertito con legge 3 agosto 1998 n. 267 e successive modificazioni, e della Legge Regionale n. 35/1996;
- *Piano Regolatore Territoriale* del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (CORAP) approvato in data 26 giugno 2006 con Decreto del Dirigente Generale n. 7997;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* – Provincia di Cosenza, adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 38 del 27.11.2008;
- *Piano Strategico Comunale* del comune di Corigliano approvato con Delibera n. 388 del 20/12/2008 Commissario Straordinario;
- *Piano Regolatore Generale* del comune di Corigliano, approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 1067/1986;
- Regolamento Edilizio Tipo (RET), approvato con delibera di Giunta Regionale n. 642/2017 per i comuni della Calabria;

- *Linee Guida Propedeutiche alla Redazione del Piano Regolatore Portuale* di Corigliano Autorità Portuale di Gioia Tauro (Maggio 2008).

2.5 Area integrata di Lamezia Terme

Sull'Area integrata di Lamezia Terme sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- *Codice Doganale Comunitario*, è il Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n.269 del 10.10.2013) e regolamenti attuativi;
- *Piano di sviluppo aeroportuale Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme,* approvato con DM-0000219 del 21/10/2015 dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;
- *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016;
- *Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica* (QTRP) adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013 ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016;
- *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria* (PAI), è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione, mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio. Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato adottato ai sensi dell'art. 1-bis della L 365/2000 e dell'art. 17 comma 6-ter della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni nonché ai sensi della legge 4 dicembre 1993 n. 493, dell'art. 1 del DL 11 giugno 1998 n. 180 convertito con legge 3 agosto 1998 n. 267 e successive modificazioni, e della Legge Regionale n. 35/1996;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Provincia di Catanzaro, adottato con delibera di Consiglio Provinciale n. 5 del 20 febbraio 2012;
- *Piano Regolatore Territoriale* del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria (CORAP) approvato parzialmente in variante con Decreto del Dirigente Generale n. 16 del 15 luglio 1999, Piano Particolareggiato approvato con la Variante al Piano Regolatore con delibera di Giunta Regionale n. 27 del 15 gennaio 2001 e con Decreto del Dirigente Generale del 5° Dipartimento Urbanistica ed Ambiente della Regione Calabria n. 241 del 30 gennaio 2001;
- *Piano Strutturale Comunale* di Lamezia Terme adottato con delibera di Consiglio n. 79/2015;
- Regolamento Edilizio Tipo (RET), approvato con delibera di Giunta Regionale n. 642/2017 per i comuni della Calabria.

2.6 Area di Reggio Calabria e Villa San Giovanni

Sull'Area di Reggio Calabria (porto ed aeroporto) e Villa San Giovanni (porto) sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- *Codice Doganale Comunitario*, è il Regolamento (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013 (GUUE - L n. 269 del 10.10.2013) e regolamenti attuativi;
- *Piano di sviluppo aeroportuale Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme*, approvato con DM-0000219 del 21/10/2015 dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;
- *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT), adottato nella sua proposta finale con DGR n. 503/2016, approvato con DCR n.157/2016;
- *Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica* (QTRP) adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013 ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016;
- *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria* (PAI), è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione, mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio. Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato adottato ai sensi dell'art. 1-bis della L 365/2000 e dell'art. 17 comma 6-ter della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni nonché ai sensi della legge 4 dicembre 1993 n. 493, dell'art. 1 del DL 11 giugno 1998 n. 180 convertito con legge 3 agosto 1998 n. 267 e successive modificazioni, e della Legge Regionale n. 35/1996;
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* (PTCP), è il documento preliminare approvato con Delibera del Consiglio provinciale n. 24 del 06/06/2008, redatto ai sensi dell'art.18 della L.R. n. 19/2002;
- *Piano Operativo triennale 2018-2020,* approvato all'unanimità il 20/12/2017 dal Comitato Portuale (Autorità Portuale di Gioia Tauro);
- *Piano Regolatore Generale* del Comune di Villa San Giovanni, DPGR n. 1657/1983;
- *Piano Regolatore* del Comune di Reggio Calabria, DPGR n. 914/1985;
- Regolamento Edilizio Tipo (RET), approvato con delibera di Giunta Regionale n. 642/2017 per i comuni della Calabria.

3 Nulla osta e/o vincoli

Nel seguente paragrafo sono indicati i nulla osta e/o vincoli esistenti relativi alle aree ZES individuate nel Cap. 4. A conclusione dello stesso è riportata una sintesi di tutti i vincoli nella Tab.1.
Il Comitato di indirizzo della ZES assicurerà l'espletamento, da parte degli Enti competenti, del monitoraggio e del presidio.

3.1 Macronodo Gioia Tauro

Nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Punti d'attenzione e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Aree d'attenzione definite secondo i criteri di cui all'appendice B delle linee guida sulle verifiche di compatibilità idraulica PAI. I vincoli suddetti interessano il Canale Vena nel Comune di Rosarno in prossimità dello scalo ferroviario.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico ambientale* (L n. 1497 del 29.06.1939). E' vincolata l'area che va tra la linea d'acqua verso ovest e la linea ferroviaria Battipaglia – Reggio Calabria verso Est, confinando tutti i Comuni dell'agglomerato.
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine). Posto lungo tutto il Canale Vena, comprende i Comuni di Rosarno e San Ferdinando.
- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. L'area è ubicata a sud dell'altopiano del fiume Mesima nel Comune di Rosarno, dove ci sono stati ritrovamenti della necropoli di Medma.
- *Vincolo cimiteriale*. L'area si trova a Sud dell'ambito nel Comune di Gioia Tauro. Il vincolo cimiteriale impone un divieto assoluto di edificazione (Consiglio di Stato, Sez. V, 22 giugno 1971, n. 606). Oltre a ciò l'art. 338 del testo unico leggi sanitarie, approvato con RD n. 1265 del 1934 e l'art. 57 del DPR n. 285 del 1990 (Regolamento di polizia mortuaria), vietano l'edificazione

nelle aree ricadenti in fascia di rispetto cimiteriale dei manufatti che, per durata, inamovibilità ed incorporazione al suolo, possono qualificarsi come costruzioni edilizie e, come tali, incompatibili con la natura insalubre dei luoghi e con l'eventuale futura espansione del cimitero.

Nell'area del porto di Gioia Tauro sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico Forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera area.
- *Vincolo Capitaneria* - nulla osta ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione e art. 22 del relativo Regolamento di esecuzione (nuove opere entro una zona di trenta metri dal Demanio Marittimo).

3.2 Area integrata di Vibo Valentia

Nell'agglomerato industriale di Vibo Valentia sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Il vincolo interessa l'area in prossimità del Castello di Bivona che risulta essere a rischio idraulico (R2 e R4). Inoltre, è presente un'Area d'attenzione nel confine Ovest dell'agglomerato in prossimità della strada per Trainiti.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). Posto lungo tutto il Torrente Sant'Anna e dalla linea di battigia verso l'interno.

- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. L'area in prossimità del Castello di Bivona.

Nell'area del porto di Vibo Valentia sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico Forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera area.
- *Vincolo Capitaneria* - nulla osta ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione e art. 22 del relativo Regolamento di esecuzione (nuove opere entro una zona di trenta metri dal Demanio Marittimo).

3.3 Area integrata di Crotone

Nell' agglomerato industriale di Crotone sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Aree d'attenzione definite secondo i criteri di cui all'appendice B delle linee guida sulle verifiche di compatibilità idraulica PAI. I vincoli suddetti interessano il fosso del Passo Vecchio e numerosi fossi, alcuni dei quali con sezione rilevante.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica a "medio rischio" (classe 2).
- Vincolo paesaggistico (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine e comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' presente nell'area.
- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. All'interno dell'area c'è una zona stralciata ed espropriata dalla Soprintendenza in quanto interessata dai resti dell'antica Kroton. Le zone limitrofe hanno il vincolo di "Fascia di rispetto dell'esproprio"

dove è necessario, per interventi realizzativi, l'esecuzione di sondaggi preventivi sotto la sorveglianza della stessa soprintendenza. Inoltre in prossimità della stazione ferroviaria esiste una zona destinata a "Verde archeologico" nella quale è vietata l'edificazione e lo scavo ed è soggetta a prescrizioni per quanto riguarda la piantumazione.

Nell'area del porto di Crotone sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico Forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "medio rischio" (classe 2).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera area.
- *Vincolo Capitaneria* - nulla osta ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione e art. 22 del relativo Regolamento di esecuzione (nuove opere entro una zona di trenta metri dal Demanio Marittimo).

Nell'area dell'aeroporto di Crotone sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica a "medio rischio" (classe 2).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine e comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). Non è presente nell'area.
- *Vinco Aeroportuale*. Piano di rischio art. 707 del Codice della Navigazione (d.lgs. n. 96 del 09 Maggio 2005).

3.4 Area integrata di Corigliano Calabro

Nell'agglomerato industriale di Corigliano Calabro sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Area a rischio idraulico (R4) in prossimità Torrente San Mauro ed Area d'attenzione in prossimità del torrente Malfragato.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica a "medio rischio" (classe 2).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine e comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). Non è presente nell'area.
- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. L'area nell'intorno di un fabbricato rurale, censito NCEU del comune di Corigliano Calabro al foglio di mappa n. 38 particella n. 47, è stata posta a vincolo con una fascia di rispetto di 100 mq.

Nell'area del porto di Corigliano Calabro sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico Forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica a "medio rischio" (classe 2).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera l'area.
- *Vincolo Capitaneria* - nulla osta ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione e art. 22 del relativo Regolamento di esecuzione (nuove opere entro una zona di trenta metri dal Demanio Marittimo).

3.5 Area integrata di Lamezia Terme

Nell' agglomerato industriale di Lamezia Terme sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Aree d'attenzione definite secondo i criteri di cui all'appendice B delle linee guida sulle verifiche di compatibilità idraulica PAI I vincoli suddetti interessano l'area Sud in prossimità del pontile area ex sir.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine e comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' presente nell'area.
- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. Non è presente nell'area.
- *Vincolo Aereoportuale* (di cui art. Art. 707 commi 1,2,3,4 Codice della Navigazione). E' vincolata l'intera area.

Nell'area dell'aeroporto di Lamezia Terme sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine e comma "a" fascia di 300 m dalla linea di battigia). Non è presente nell'area.
- *Vinco Aeroportuale*. Piano di rischio art. 707 del Codice della Navigazione (d.lgs. n. 96 del 09 Maggio 2005)

3.6 Area di Reggio Calabria e Villa San Giovanni

Nell'area dell'aeroporto di Reggio Calabria sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Sono presenti aree a rischio idraulico (R3 e R4) in prossimità della fiumara del Sant'Agata, inoltre in prossimità del torrente Valanidi sono presenti zone d'attenzione e Aree a rischio idraulico (R3 e R4).
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. c), fascia di 150 m dalla linea di argine e comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera area.
- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. E' presente nell'area.
- *Vincolo Aeroportuale*. Piano di rischio art. 707 del Codice della Navigazione (d.lgs. n. 96 del 09 Maggio 2005)

Nell'area del porto di Reggio Calabria sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico Forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera area.
- *Vincolo Capitaneria* - nulla osta ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione e art. 22 del relativo Regolamento di esecuzione (nuove opere entro una zona di trenta metri dal Demanio Marittimo).
- *Vincolo archeologico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 28 comma 4 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*)*. E' presente nell'area.

Nell'area del porto di Villa San Giovanni sono presenti i seguenti nulla osta e/o vincoli:

- *Vincolo Idrogeologico Forestale* (LR n. 45 del 12 ottobre 2012). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione*. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 - 11 aprile 2016 PAI Calabria). Non è presente nell'area.
- *Vincolo Sismico - Rischio sismico* (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 - Criteri per la classificazione sismica). L'area dell'agglomerato industriale ricade in zona simica ad "alto rischio" (classe 1).
- *Vincolo paesaggistico* (DL n. 42 del 22.01.04, art. 142, comma 1, lett. a), fascia di 300 m dalla linea di battigia). E' vincolata l'intera area.
- *Vincolo Capitaneria* - nulla osta ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione e art. 22 del relativo Regolamento di esecuzione (nuove opere entro una zona di trenta metri dal Demanio Marittimo).

Tab. 1 – Vincoli e/o nulla osta

Comune	Localizzazione	Vincolo Idrogeologico Forestale	Vincolo Idraulico PAI	Vincolo Sismico - Rischio sismico	Vincolo paesaggistico	Vincolo archeologico	Vincolo Aeroportuale	Vincolo Capitaneria	Vincolo Cimiteriale
Gioia Tauro	Porto	-	-	S1	X	-	-	X	-
Reggio Calabria	Porto	-	-	S1	X	X	-	X	-
Villa San Giovanni	Porto	-	-	S1	X	-	-	X	-
Crotone	Porto	-	-	S2	X	-	-	X	-
Vibo Valentia	Porto	-	-	S1	X	-	-	X	-
Corigliano Calabro	Porto	-	-	S2	X	-	-	X	-
Lamezia Terme	Aeroporto	-	-	S1	-	-	X	-	-
Reggio Calabria	Aeroporto	-	R3 –R4*	S1	X	X	X	-	-
Crotone	Aeroporto	-	-	S2	-	-	X	-	-
Gioia Tauro	Agglomerato industriale	-	PA –ZA*	S1	X	X	-	-	X
Crotone	Agglomerato industriale	-	AR –ZA*	S2	X	X	-	-	-
Vibo Valentia	Agglomerato industriale	-	AR –ZA*	S1	X	X	-	-	-
Corigliano Calabro	Agglomerato industriale	-	R4 – ZA*	S2	X	X	-	-	-
Lamezia Terme	Agglomerato industriale	-	AR*	S1	X	-	X	-	-

*R = rischio idraulico; AR= aree di attenzione; ZA = zone di attenzione; PA= punti di attenzione

Bibliografia

Regione Calabria. *Piano Regionale dei Trasporti (PRT),* approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016;

Regione Calabria. *Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTRP)*, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 300 del 22 aprile 2013;

Provincia di Reggio Calabria. *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 24 del 06/06/2008;

Provincia di Crotone. *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – documento preliminare – (PTCP/P),* pubblicato on line (2007) sul sito della Provincia ma mai approvato con delibera;

Provincia di Vibo Valentia. *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 10 del 27 aprile 2004;

Provincia di Cosenza. *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*, approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 38 del 27.11.2008;

Provincia di Catanzaro. *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 5 del 20 febbraio 2012;

CORAP Regione Calabria. *Piano Regolatore Territoriale del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria. Agglomerato Industriale Gioia Tauro*, approvato con Determina Dirigenziale n. 1 del 22/01/2014, R.G. n. 103 del 24/01/2014;

CORAP Regione Calabria. *Piano Regolatore Territoriale del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria. Agglomerato Industriale di Crotone,* approvato con conferenza dei servizi conclusa in data 03/02/2009;

CORAP Regione Calabria. *Piano Regolatore Territoriale del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria. Agglomerato Industriale di Vibo Valentia,* approvato con Delibera di Comitato Direttivo n. 80 del 21/12/1998;

CORAP Regione Calabria. *Piano Regolatore Territoriale del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria. Agglomerato Industriale di Corigliano Calabro,* approvato in data 26 giugno 2006 con Decreto del Dirigente Generale n. 7997;

CORAP Regione Calabria. *Piano Regolatore Territoriale del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive della Regione Calabria. Agglomerato Industriale di Lamezia Terme,* approvato parzialmente in variante con Decreto del Dirigente Generale n. 16 del 15 luglio 1999;

LN n. 84 del 28 gennaio 1994. *Riordino della Legislazione in Materia Portuale*;

DPR 16/06/1998. *Istituzione l'Autorità Portuale a Gioia Tauro*. GU n. 179 del 3/8/1998;

DPR n. 285 del 1990. *Regolamento di polizia mortuaria*;

OPCM n. 3274 del 20 /03/ 2003. *Criteri per la classificazione sismica;*

DM 468/2001, 471/99, del 26/11/2002. *Vincoli Area SIN – Siti di interesse nazionale;*

DL n. 42 del 22/01/04. *Codice dei beni culturali e del paesaggio*;
DL n. 96 del 09 /05/ 2005. *Codice della Navigazione*;
RD n. 1265 del 1934. *Testo unico leggi sanitarie*;
LR 19/2002. *Norme per la tutela, governo ed uso del territorio - Legge Urbanistica della Calabria*. Regione Calabria 2002;
LR n. 40/2015. *Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19*. Regione Calabria 2015;
LR n. 38/2001. *Nuovo regime giuridico dei Consorzi per le Aree, i Nuclei e le Zone di Sviluppo Industriale*. Regione Calabria 2001;
LR n. 24/2013. *Riordino enti, aziende regionali, fondazioni, agenzie regionali, società e consorzi comunque denominati, con esclusione del settore sanità*. Regione Calabria 2013;
LR n. 45 12 ottobre 2012. Vincolo Idrogeologico forestale. Regione Calabria 2012;
DGR n. 235 del 15/05/2012. *Linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dello Sportello Unico per le Attività produttive (SUAP)*. Regione Calabria 2012;
DGR n. 264 del 01/06/2012. *SURAP (Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive)*. Regione Calabria 2012;
DGR n. 642 del 21/12/2017. *Regolamento Edilizio Tipo (RET)*. Regione Calabria 2017;

Capitolo 6

Infrastrutture e servizi

(contenuto di cui alla lettera b, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera b, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018: *l'elenco delle infrastrutture gia' esistenti, nonche' delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a).*

È stata considerata la situazione corrente dell'offerta delle infrastrutture stradali, ferroviarie e per la sicurezza, e dei servizi eserciti su gomma e su ferro tra il macronodo Gioia Tauro e l'area integrata non territorialmente adiacente ad esso.

I relativi interventi riportati sono coerenti con quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT), che delinea il quadro di riferimento entro cui devono orientarsi nel medio e nel lungo termine le scelte della Calabria, in materia di trasporti e logistica. Il PRT è stato adottato, nella sua proposta finale, con DGR n. 503 del 06/12/2016, approvato con DCR n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017. Pertanto, nell'ambito del suo processo di redazione è stata espletata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per come previsto dal RR 3/2008. La VAS, che è obbligatoria anche per i piani ed i programmi elaborati per i settori dei trasporti, è uno strumento per valutare le scelte di programmazione e pianificazione con la finalità di perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali. Tali obiettivi vanno raggiunti mediante decisioni ed azioni ispirate al principio di precauzione, in una prospettiva di sviluppo durevole e sostenibile.

Nel par. 1 è riportato un quadro di sintesi delle infrastrutture nodali presenti nella ZES, nel par. 2 viene descritto il sistema di collegamento stradale e ferroviario principale, nel par. 3 vengono descritte le infrastrutture di ultimo miglio. Infine, nel par. 4 si riportano i servizi eserciti su gomma e su ferro tra il macronodo Gioia Tauro e l'area integrata non territorialmente adiacente.

Le infrastrutture stradali invarianti sono classificate in due categorie in funzione delle caratteristiche dell'infrastruttura ed in particolare del numero di carreggiate.

Tra gli interventi infrastrutturali invarianti sono individuati i progetti (interventi) realistici e maturi, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 – 2020). I suddetti progetti costituiscono un quadro coerente di interventi che consente una valutazione ambientale strategica.

Gli interventi invarianti non inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) realistici e maturi costituiscono gli interventi invarianti programmatici.

Gli interventi invarianti realistici e maturi con gli interventi invarianti programmatici definiscono l'insieme degli interventi invarianti nello scenario strategico.

1 Quadro delle infrastrutture nodali

Nell'ambito delle aree della ZES rientrano le seguenti infrastrutture nodali:

- Porto di Gioia Tauro;
- Porto ed Aeroporto di Crotone;
- Porto di Vibo Valentia;
- Porto di Corigliano Calabro;
- Aeroporto di Lamezia Terme;
- Porto ed Aeroporto di Reggio Calabria;
- Porto di Villa San Giovanni.

Di seguito si riporta una descrizione sintetica delle infrastrutture interessate con evidenziazione del ruolo e dell'importanza che le stesse rivestono nell'ambito del settore dei trasporti nazionali ed internazionali.
Il porto di Gioia Tauro è il primo porto italiano nelle attività di transhipment di merci containerizzate ed uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo (tab. 1).

Il porto è classificato, ai sensi dell'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n.84, di *rilevanza economica internazionale* e risulta inserito nella II^ Categoria, I^ Classe con funzioni commerciale, peschereccia, turistica e da diporto. La predetta classificazione è stata successivamente ampliata con le funzioni industriale, petrolifera e di servizio passeggeri.

Nell'ambito delle reti trans-europee per i trasporti, il Porto di Gioia Tauro è incluso nella rete centrale (TEN-T Core).

Tab. 1 - Throughput nei principali porti del Mediterraneo

Porti Mediterraneo	**2009**	**2013**	**var % 09-13**
Algeciras	3,043	4,501	47,9
Valencia	3,654	4,328	18,4
Piraeus	0,665	3,164	375,8
Gioia Tauro	**2,857**	**3,087**	**8,1**
Marsaxlokk	2,26	2,75	21,7
Genova	1,534	1,988	29,6
Barcelona	1,8	1,72	-4,4
La Spezia	1,046	1,298	24,1
Port Said	3,301	4,1	24,2
Ambarli(Istanbul)	1,836	3,378	84,0
Tangier	1,222	2,588	111,8
Haifa	1,14	1,357	19,0
Mersin	0,844	1,378	63,3
Alexandria	0,799	1,508	88,7

Fonte: Assoporti 2013

Il maggior punto di forza del porto di Gioia Tauro è rappresentato dalla sua localizzazione baricentrica rispetto alle rotte intercontinentali che solcano il bacino del Mediterraneo da un estremo all'altro, da Suez a Gibilterra. Ulteriori elementi strategici sono:

- un'idonea dotazione infrastrutturale e buone caratteristiche fisiche (fondali profondi, banchine rettilinee, ampi piazzali di stoccaggio a ridosso delle banchine, ecc.) che permettono di accogliere le navi transoceaniche in transito nel Mediterraneo e collegare lo scalo attraverso una fitta rete feeder a numerosi porti mediterranei;
- la sua collocazione sul territorio continentale, che consente un collegamento diretto con la rete infrastrutturale terrestre europea.

Il porto è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo e si sviluppa su una superficie complessiva di circa 7 milioni di mq (incluso lo specchio d'acqua pari a 1.732.000 mq), che comprende una zona portuale di circa 3,2 milioni di mq e tre aree di sviluppo industriale.

Il porto presenta una configurazione a canale, con banchine per complessivi 5.155 m; ad esso si accede attraverso un'imboccatura larga circa 300 m, alla quale segue un bacino di evoluzione del diametro di 750 m. Il canale portuale si sviluppa in direzione nord per circa 3 km ed ha larghezza di 250 metri. All'estremo nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m. Il porto dispone di ampie banchine che prospettano su fondali profondi da -14,50 m a -17,00 m; è inoltre presente una banchina alti fondali con fondali fino a -18 m. A sud è ubicata una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di 243 metri.

Il porto di Gioia Tauro è specializzato nei servizi di trasporto merci di tipo internazionale. Al contrario, i porti di Vibo Valentia (la percentuale di merce in navigazione di cabotaggio è superiore al 90%) e Reggio Calabria (la percentuale di merce in navigazione di cabotaggio è pari al 100%) sono stati caratterizzati in maniera quasi esclusiva dal servizio di navigazione di tipo cabotaggio.

Tab. 2 - Merce per porto di sbarco e imbarco (migliaia di ton). Anni 2005 - 2010

Porto	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Gioia Tauro	29.634	28.685	30.639	31.527	34.394	35.371
Vibo Valentia	1.131	1.093	1.051	-	-	-
Reggio Calabria*	-	-	-	-	-	7.965

Fonte: Istat, 2012

*Per gli anni compresi tra il 2005 e 2009, l'Istat non fornisce dati relativi alla movimentazione merci dal Porto di Reggio Calabria

Il porto di Crotone, classificato come *porto nazionale*, di categoria II, classe II rispetto alla rilevanza economica. È costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore, situato nella zona E-SE della città, è più antico ed è denominato Porto Vecchio, il principale, situato nella zona nord della città è denominato Porto Nuovo.

Il porto Vecchio, per i suoi bassi fondali (circa 5 m) e l'entrata difficoltosa, accoglie prevalentemente unità da diporto e pescherecci della locale marineria. Nell'ambito del porto è inoltre in esercizio un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto.

Il porto Nuovo (con fondali dai 6 a 12 m) presenta un'imboccatura ben protetta da tutti i venti ed è adibito al traffico commerciale. Sono assicurati i servizi portuali di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio. Al largo sono collocate piattaforme per la produzione di idrocarburi, collegate tra loro ed alla costa da condotte sottomarine. I traffici che interessano il porto sono dovuti per il 35% a navigazione internazionale e per il 65% a navigazione di cabotaggio. La movimentazione del porto riguarda sia prodotti industriali sia prodotti commerciali; l'attività prevalente è comunque legata al traffico di cereali. Nel corso degli ultimi anni, il trend dei traffici merci afferenti il porto ha subito un decremento: ciò trova la sua motivazione principale nella cessazione di alcune importanti realtà produttive operanti nella vicina area industriale.

Il porto di Vibo Valentia classificato come *porto nazionale*, di categoria II, classe II è caratterizzato da una doppia funzione: commerciale e turistica. Esso è interessato da discreti flussi commerciali strettamente connessi alle attività produttive ed agli insediamenti industriali presenti sul territorio della provincia vibonese. Il traffico commerciale in arrivo è costituito principalmente da carburanti e gas destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Marina, mentre il traffico in partenza è rappresentato essenzialmente da prodotti industriali provenienti dalla limitrofa area industriale (ad esempio dallo stabilimento del Nuovo Pignone). Oltre alle attività commerciali, all'interno del porto esiste un rilevante movimento di imbarcazioni da diporto che usufruiscono dei servizi essenziali, quali accoglienza e rifornimento di carburante. Tale movimento, nel periodo estivo, raggiunge elevati livelli di presenze e rappresenta un aspetto rilevante per il settore turistico provinciale

Il porto di Corigliano Calabro, classificato come *porto nazionale*, di categoria II, classe II, venne realizzato con l'intento di promuovere l'industrializzazione della Calabria, analogamente al porto di Gioia Tauro (in particolare doveva essere destinato all'industria petrolchimica). Situato nel golfo di Corigliano, il porto è interamente realizzato nell'entroterra e presenta un ampio bacino di evoluzione ovoidale (con fondali di 12 m), 7 banchine e 2 darsene disposte in parallelo secondo la linea di costa (darsena 1, di est - levante, con 12 m di fondali, e darsena 2, di ovest-ponente, con fondali di 7 m). Attualmente, esso svolge una limitata funzione commerciale/industriale (trasporto di minerali e cemento), mentre è sviluppata

l'attività di pesca. La scarsa affluenza dei traffici attualmente diretti nel porto contrasta con le dimensioni fisiche dell'infrastruttura, che può contare su una superficie di piazzali operativi di oltre 300.000 mq.

Il porto di Villa San Giovanni è classificato come porto nazionale. Rispetto alla rilevanza economica, è un porto di categoria II, classe II, e rappresenta il principale nodo di collegamento marittimo tra la Calabria e la Sicilia, consentendo l'attracco delle navi traghetto operative nello Stretto di Messina per il trasporto di persone, veicoli gommati (commerciali e non) e convogli ferroviari. La struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria, così che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.

Il servizio di traghettamento è svolto dalla divisione di navigazione della società RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e da privati (società Caronte & Tourist). La divisione del gruppo RFI utilizza 4 invasature; 3 di queste, dotate di binari per l'imbarco dei convogli ferroviari (passeggeri o merci), sono riservate all'attracco dei traghetti monodirezionali, adibiti al trasporto dei veicoli ferroviari e delle autovetture; l'altra invasatura è attrezzata per l'imbarco/sbarco di veicoli gommati pesanti su traghetti bidirezionali. La società Caronte & Tourist traghetta invece soltanto veicoli gommati (commerciali e non), utilizzando altre 4 invasature.

Il porto di Reggio Calabria classificato come porto internazionale comprehensive, di categoria II, classe II, costituisce, insieme a quello di Villa San Giovanni, un importante nodo marittimo per i collegamenti con la Sicilia, garantendo servizi di linea con Messina e le isole Eolie. Lungo la direttrice Reggio Calabria-Messina il traffico passeggeri è svolto essenzialmente da mezzi veloci Bluvia (RFI), mentre il trasporto di veicoli gommati commerciali è garantito anche da traghetti privati. I collegamenti con le isole Eolie, destinati soltanto al traffico passeggeri, sono svolti mediante linee private di aliscafi. Nel porto reggino sono inoltre attivi collegamenti con l'isola di Malta, mediante traghetti adibiti al trasporto di persone e veicoli gommati (commerciali e non). Il porto di Reggio Calabria non ha soltanto funzione di servizio passeggeri e commerciale, ma anche funzione diportistica; nell'area portuale è infatti presente una darsena turistica riservata al diporto, con 50 posti barca.

L'aeroporto di Lamezia Terme rappresenta il principale nodo del trasporto aereo in Calabria: esso occupa una posizione strategica nel territorio regionale, ricadendo all'interno di un'area posta al centro della Calabria, caratterizzata da ampi spazi pianeggianti a disposizione ed attraversata da importanti infrastrutture stradali e ferroviarie (autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, strade statali SS18 e SS280, direttrice ferroviaria tirrenica, linea ferroviaria Lamezia Terme-Catanzaro). Il suo bacino di riferimento è molto vasto ed interessa l'intero territorio regionale

Dal punto di vista infrastrutturale, lo scalo di Lamezia Terme si caratterizza per la presenza:

- sul lato aria (air-side), di un'unica pista di volo, di una via di rullaggio e di un piazzale di stazionamento degli aeromobili;
- sul lato terra (land-side), di un'aerostazione passeggeri, di un'aerostazione merci, di un'area di ricovero degli aeromobili e di aree di parcheggio per autovetture e mezzi pubblici.

L'aeroporto Sant'Anna di Crotone è collocato sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto, a sud di Crotone. Esso ricade in un'area ad elevata valenza ambientale e turistica, compresa tra la zona archeologica di Capo Colonna ed il promontorio di Capo Rizzuto, che delimita l'area marina protetta, uno dei principali parchi marini del Mediterraneo. Per la sua posizione geografica, l'aeroporto ha un bacino potenziale di utenza che comprende l'intera provincia di Crotone, la fascia ionica cosentina, parte dell'altopiano della Sila ed i comuni della provincia di Catanzaro che ricadono a nord del capoluogo calabrese; in tale area si conta una popolazione residente di circa 450.000 abitanti, che rappresenta circa il 25% dell'intera popolazione Calabrese. L'aeroporto si estende su un'area di circa 150 ha, avente un'altitudine media di 157 m sul livello del mare.

Dal punto di vista infrastrutturale, lo scalo di Crotone si caratterizza per la presenza:

- nella zona air-side, una pista di volo ed un piazzale di sosta degli aeromobili;
- nella zona land-side un terminal passeggeri ed un'area di parcheggio per autoveicoli.

L'aeroporto di Reggio Calabria (Aeroporto dello Stretto) è situato nella zona sud della città reggina, in località Ravagnese. Il suo bacino potenziale di utenza è costituito dalle due città di Reggio Calabria e Messina e dai relativi territori provinciali, ricoprendo un'area di circa un milione di abitanti. Nato come base militare all'inizio degli anni '30, l'aeroporto è stato riqualificato dopo la seconda guerra mondiale; nel corso degli anni le sue strutture di volo sono state potenziate, nonostante i vincoli posti dall'urbanizzazione incontrollata delle aree circostanti. Lo scalo aeroportuale si sviluppa su una superficie di circa 144 ha, ad una quota media di 29 m sul livello del mare, delimitata da un lato dall'abitato di Ravagnese, dall'altro dal Mar Ionio.

Dal punto di vista infrastrutturale, esso presenta:

- nella zona air-side, due piste di volo e due piazzali per lo stazionamento degli aeromobili e l'aviazione generale;
- sul lato terra (land-side), un'aerostazione passeggeri e 3 aree di parcheggio per autovetture e mezzi pubblici.

Le tabb. 3 - 4 - 5 che seguono riportano i flussi passeggeri degli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone.

Tab. 3 – Aeroporti: passeggeri annui (migliaia). Anni 2000-2013

Aeroporto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (gen-lug)
Lamezia Terme	785	775	902	1.132	1.275	1.163	1.357	1.459	1.503	1.646	1.916	2.301	2.208	1.229
Reggio Calabria	538	482	464	442	273	399	608	584	536	509	549	561	572	319
Crotone	53	38	27	90	101	85	104	106	93	54	104	123	154	17
Totale	1.376	1.295	1.393	1.664	1.649	1.647	2.069	2.149	2.132	2.209	2.569	2.985	2.934	1.565

Fonte: Assaeroporti, 2013

Tab. 4 – Incidenza dei passeggeri annui per aeroporto (%). Anni 2000-2013

Aeroporto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (gen-lug)
Lamezia Terme	57,0	59,8	64,8	68,0	77,3	70,6	65,6	67,9	70,5	74,5	74,6	77,1	75,3	78,5
Reggio Calabria	39,1	37,2	33,3	26,6	16,6	24,2	29,4	27,2	25,1	23,0	21,4	18,8	19,5	20,4
Crotone	3,9	2,9	1,9	5,4	6,1	5,2	5,0	4,9	4,4	2,4	4,0	4,1	5,2	1,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Assaeroporti, 2013

Tab. 5 – Passeggeri per movimento annui (numero). Anni 2000-2013

Aeroporto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (gen-lug)
Lamezia Terme	90	86	81	80	84	85	93	100	101	106	109	118	118	116
Reggio Centrale	86	78	80	79	73	53	53	53	57	63	61	62	69	74
Crotone	16	21	13	39	56	35	51	61	34	26	36	38	57	78
Calabria	75	76	73	76	79	69	74	79	79	86	87	94	99	104

Fonte: Assaeroporti, 2013

2 Infrastrutture di collegamento tra le aree non territorialmente adiacenti

2.1 Il sistema stradale

Nel presente paragrafo viene descritto il sistema di collegamento stradale principale tra i nodi della ZES.

La matrice (M1), riportata in tab. 6, sintetizza i tratti stradali interessati da ogni origine ad ogni destinazione (dove ogni origine e destinazione rappresentano i nodi della ZES), le distanze e la stima dei tempi di percorrenza tra i vari nodi della ZES (fonte cartografia: *www.google.it/maps*).

Nell'ambito della suddetta matrice, l'ordine di elencazione delle infrastrutture stradali di collegamento è coerente con l'itinerario da ogni origine a ogni destinazione.

Sulla diagonale principale della matrice rientrano i collegamenti relativi all'accessibilità per come descritti al par. 3. Infrastrutture di ultimo miglio.

Dalla lettura della matrice, emerge il ruolo fondamentale assunto dall'A2 nell'ambito del sistema di collegamento stradale tra i vari nodi della ZES. L'Autostrada, infatti, rappresenta l'asse portante nord-sud, sul quale s'innestano una serie di assi trasversali in direzione est-ovest per il collegamento con i vari nodi.

Nello specifico, le infrastrutture stradali principali comprese nella rete dei collegamenti a supporto della ZES sono:

- A2 Autostrada del Mediterraneo;
- SS18 Tirrenica inferiore;
- SS106 Ionica;
- SS106radd;
- SS280 dei due Mari;
- SS283 delle Terme Luigiane;
- SS534 di Cammarata e degli Stombi;

La suddetta rete comprende inoltre le seguenti strade di interesse provinciale:

- provincia di Catanzaro: SP110;
- provincia di Cosenza: SP189; SP197; SP241; SP252;
- provincia di Vibo Valentia: SP95 (ex SS 522), SP5.

Per quanto riguarda le criticità relative alle infrastrutture di collegamento si rimanda al par. 3. Infrastrutture di ultimo miglio, nel quale viene descritto nello specifico il sistema stradale in rapporto all'accessibilità interna ed esterna alle aree interessate.

Tab. 6 - Matrice (M1) dei collegamenti stradali principali trai nodi della ZES

	Gioia Tauro	Crotone	Vibo Valentia	Corigliano	Lamezia Terme
Gioia Tauro		A2-SS280-SS106 167 Km 2 h	A2-SP5-SS18-SS522 51 km 45 min.	A2-SS19-SP197-SP252-SP189-SS106radd 191 km 2 h 6 min	A2-SS18 60 km 38 min.
Crotone	SS106-SS280-A2 167 Km 2 h		SS106-SS280-A2-SS522 132 km 1h 55 min	SS106-SS106radd 103 km 1h 46 min.	SS106-SS280-SP110-SS18 107 km 1 h 29 min
Vibo Valentia	SS522-SS18-SP5-A2 51 km 45 min	SS522-A2-SS280- SS106 132 km 1 h 55 min		SS522-A2-SP241-SP197-SP252-SP189-SS106radd 156 km 1 h 56 min	SS522-SS18 24 km 30 min
Corigliano Calabro	SS106radd-SP189-SP252-SP197-SP241-A2 191 km 2 h 6 min	SS106radd-SS106 103 km 1h 46 min.	SS106radd-SP189-SP252-SP197-SP241-A2-SS522 156 km 1 h 56 min		SS106radd-SP189-SP252-SP197-SP241-A2-SS18 135 km 1 h 33 min
Lamezia Terme	SS18-A2 60 km 38 min.	SS18-SP110-SS280-SS106 107 km 1 h 29 min	SS18-SS522 24 km 30 min	SS18-A2-SP241-SP197-SP252-SP189-SS106radd 135 km 1 h 33 min	

2.2 Il sistema ferroviario infrastrutturale

Le infrastrutture ferroviarie calabresi sono costituite dalle linee nazionali delle Ferrovie dello Stato (gestite dalla società RFI, Rete Ferroviaria Italiana) e dalle linee regionali delle Ferrovie della Calabria.

La rete RFI e quella delle Ferrovie della Calabria non sono fra loro interconnesse, essendo la prima a scartamento ordinario (1,435 m) e la seconda a scartamento ridotto (0,950 m).

La rete RFI, che si sviluppa in gran parte lungo il perimetro costiero regionale, ha un'estensione complessiva di circa 852 km e presenta 117 stazioni con servizio viaggiatori.

In rapporto al sistema di trazione, la rete RFI comprende 279 km di linee elettrificate a doppio binario, 209 km di linee elettrificate a singolo binario e 363 km di linee non elettrificate (a trazione diesel) ed a singolo binario come riportato nella fig. 1.

Fig. 1 - Rete ferroviaria calabrese

In base alle caratteristiche di traffico, le linee RFI sono classificate in:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico e da un'elevata qualità dell'infrastruttura, che costituiscono le direttrici principali di collegamento con la rete nazionale e internazionale;
- linee complementari, con minori livelli di densità di traffico, che costituiscono la maglia di collegamento in ambito regionale e connettono tra loro le direttrici principali.

Le linee fondamentali della rete RFI sono:

- la direttrice tirrenica Praia - Paola - Lamezia Terme - Reggio Calabria, che costituisce l'asse portante del trasporto ferroviario regionale;
- la linea Eccellente - Rosarno (via Tropea), di interesse locale, costituisce una diramazione della direttrice tirrenica lungo la costa vibonese;
- la linea Rosarno – San Ferdinando (elettrificata ed a singolo binario), che collega il porto di Gioia Tauro con la rete ferroviaria nazionale, in corrispondenza della stazione di Rosarno.

Fanno invece parte delle linee complementari RFI:

- la direttrice ionica Rocca Imperiale - Reggio Calabria, importante per il collegamento della costa ionica calabrese con le principali località della Basilicata e della Puglia;
- la linea trasversale Paola - Sibari, che consente il collegamento della direttrice tirrenica con quella ionica;
- la linea trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido, che consente, anch'essa, il raccordo tra i versanti tirrenico e ionico.

(Fonte: Piano Regionale dei Trasporti, 2016).

Al fine di poter comprendere la tipologia e codifica delle infrastrutture ferroviarie in Calabria, si riportano qui di seguito le tabb. 7 - 8 con la classifica per massa assiale e la codifica del trasporto combinato.
(Fonte: *www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=08894*)

Tab. 7 – Classificazione Reti Ferroviarie per massa assiale, "Analisi strutturale del trasporto combinato ferroviario ed aereo e proposte di potenziamento", Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, giugno 2011.

Classifica Categoria	**Massa per asse**	**Massa per metro corrente**
D4	22,5 t	8,0 t/m
D4L	22,5 t	8,0 t/m con limitazione di velocità
C3	20,0 t	7,2 t/m
C3L	20,0 t	7,2 t/m con limitazione di velocità
B2	18,0 t	6,4 t/m
A	16,0 t	5,0 t/m

Tab. 8 – Codifica per traffico combinato.

Codifica Linea	Altezza massima	Tipo di trasporto
P/C 80	4100	Autostrada viaggiante
P/C 60	3900	Autostrada viaggiante/ Carro Motalhor
P/C 50	3800	Autostrada viaggiante/ Carro Motalhor
P/C 45	3750	High Cube
P/C 32	3620	Casse mobili – Semirimorchi
P/C 30	3600	Container
P/C 25	3550	Container
P/C 22	3520	Container

Qui di seguito sono invece riportate nelle figg. 2 - 3, le caratteristiche delle linee descritte sopra, in termini di massa assiale e di capacità di trasporto.

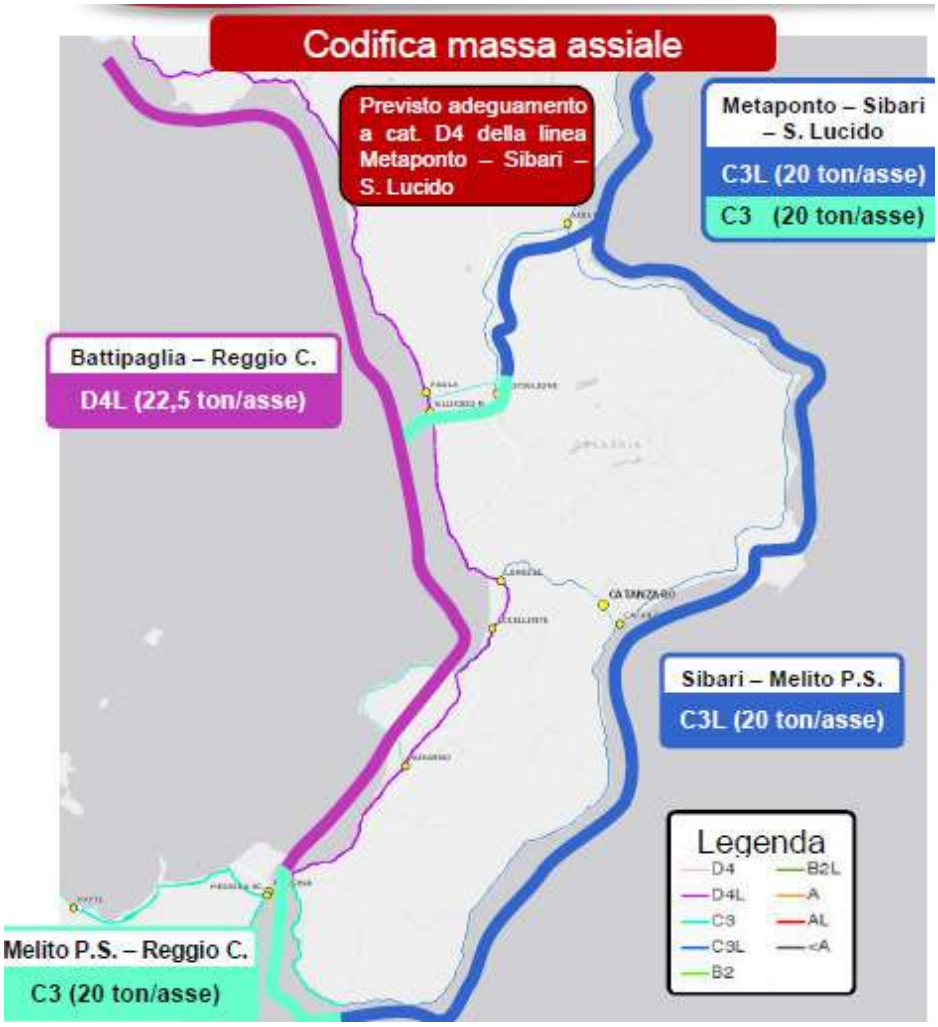


Fig. 2 - Rete ferroviaria calabrese, massa assiale
(Fonte: www.ponir.mit.gov.it/images/pdf/ali-gioia-tauro/esposito_gioiatauro.pdf)

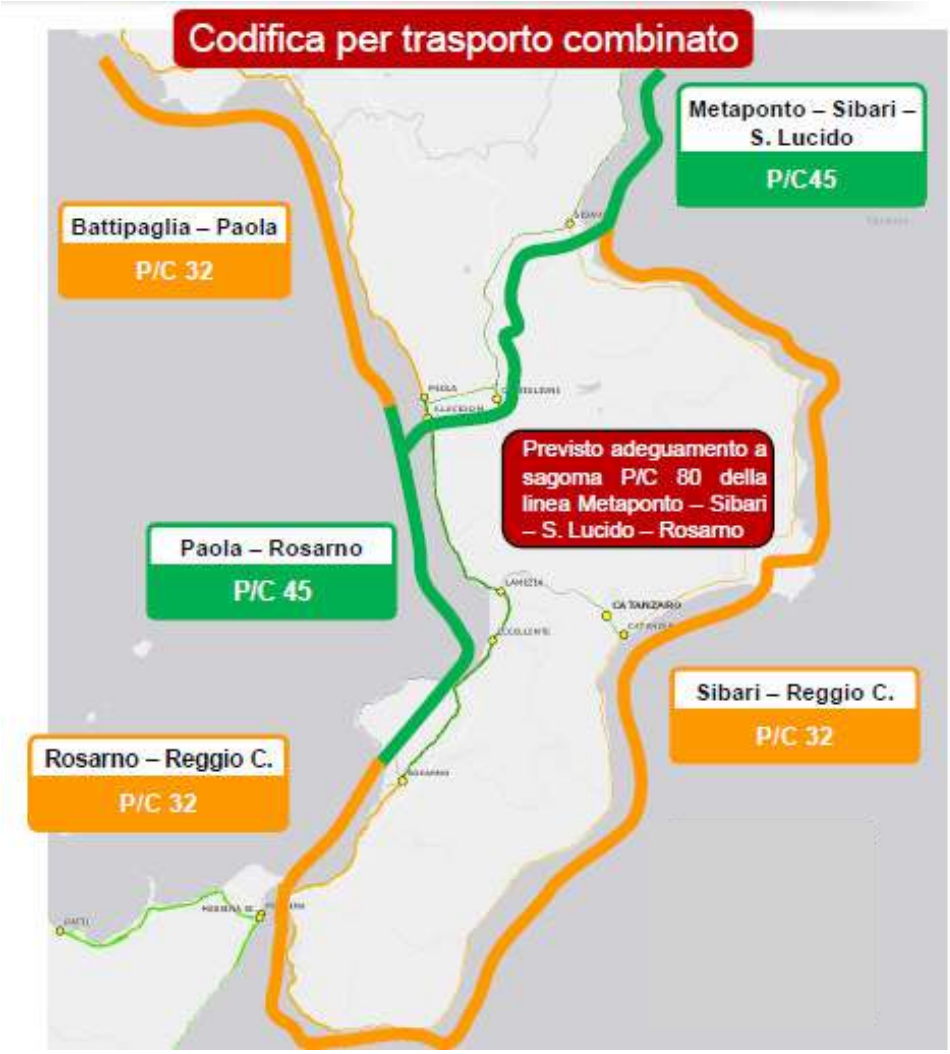


Fig. 3 - Rete ferroviaria calabrese, trasporto combinato
(Fonte: www.ponir.mit.gov.it/images/pdf/ali-gioia-tauro/esposito_gioiatauro.pdf)

Nello specifico, si può notare che, per ciò che concerne la massa assiale:

- la Linea jonica:
    - da Melito Porto Salvo a Rocca Imperiale, è codificata come C3L, cioè, può supportare una massa assiale di 20 tonnellate per asse,
    - da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria Centrale, è codificata come C3, cioè, può supportare una massa assiale di 20 tonnellate per asse;
- la linea trasversale Paola Sibari:
    - da Paola a Cosenza, è codificata come C3L, cioè, può supportare una massa assiale di 20 tonnellate per asse,
    - da Cosenza a Sibari, è codificata come C3, cioè, può supportare una massa assiale di 20 tonnellate per asse;
- la linea trasversale Lamezia – Catanzaro Lido, è codificata come C3L può supportare una massa assiale di 20 tonnellate per asse;
- la linea Tirrenica:
    - da Reggio Calabria Centrale a Villa San Giovanni è codificata come C3,

cioè, può supportare una massa assiale di 22 tonnellate per asse,

- da Villa San Giovanni a Sapri è codificata come D4L, cioè, può supportare una massa assiale di 22,5 tonnellate per asse.

Per ciò che concerne invece il trasporto combinato:

- la Linea jonica:
  - da Melito Porto Salvo a Sibari, è codificata come P/C 32, cioè, può garantire consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.620 mm,
  - da Sibari a Rocca Imperiale, è codificata come P/C 45, cioè, può garantire il transito di treni merci high cube e con altezza limite 3.750 mm;
  - da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria Centrale, è codificata come P/C 32, cioè, può garantire consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.620 mm;
- la Linea trasversale Paola - Sibari, è codificata come P/C 45, cioè, può garantire il transito di treni merci high cube e con altezza limite 3.750 mm;
- la linea trasversale Lamezia – Catanzaro Lido, è codificata come P/C 45, cioè, può garantire il transito di treni merci high cube e con altezza limite 3.750 mm;
- la linea Tirrenica, da Reggio Calabria Centrale a Gioia Tauro, è codificata come P/C 32, cioè, può garantire consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.620 mm;
- la linea Tirrenica, da Gioia Tauro a Paola, è codificata come P/C 45, cioè, può garantire consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm;
- la linea Tirrenica, da Paola a Sapri, è codificata come P/C 32, cioè, può garantire consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.620 mm.

Il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, necessitano un'infrastruttura codificata come P/C 45 e D4L ed una capacità dei binari di stazione di modulo 750 m.

A seguito di quanto sopra riportato, si possono dunque elencare i seguenti colli di bottiglia:

- tratta Melito Porto Salvo – Villa San Giovanni (C3 e P/C 32) in quanto, al fine di consentire il transito di treni merci high cube necessita un upgrade da C3 a D4L e da P/C 32 a P/C 45;
- tratta Paola-Cosenza della trasversale Cosenza -Sibari (C3 e P/C 45) in quanto, al fine di consentire il transito di treni merci high cube necessita un upgrade da

C3 a D4L e da P/C 32 a P/C 45;

- tratta Paola - Sibari, della trasversale Paola Sibari (C3L e P/C) in quanto, al fine di consentire il transito di treni merci high cube necessita un upgrade da C3 a D4L e da P/C 32 a P/C 45;
- linea Jonica da Catanzaro a Sibari (C3L e P/C 32) per innestarsi nel Corridoio Europeo Scandinavo, in quanto, al fine di consentire il transito di treni merci high cube necessita un upgrade da C3L a D4L e da P/C 32 a P/C 45;
- linea Jonica da Sibari a Rocca Imperiale (C3L e P/C 45) per innestarsi nel Corridoio Europeo Scandinavo, in quanto, al fine di consentire il transito di treni merci high cube, necessita un upgrade da C3L a D4L.

A seguire si riporta la descrizione sintetica delle infrastrutture ferroviarie che interessano ogni area ZES definendo, secondo quanto sopra esposto, quali tipi di treni merci possono transitare.

2.3 Il sistema dei collegamenti ferroviari e i limiti

Macronodo Gioia Tauro

Il Macronodo di Gioia Tauro, se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegato tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo all'Area di Vibo Valentia e Lamezia Terme ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato di seguito.

In particolare, si innesta anche al corridoio Scandinavia - Mediterraneo attraverso le direttrici Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) e linea Tirrenica.

Nel dettaglio il Macronodo di Gioia Tauro è collegato con:

- Area di Crotone attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e D4L), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme, fino alla stazione di Catanzaro Lido (P/C 45 e C3L), ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Crotone, per cui da Gioia Tauro-Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone a modulo 750;
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), fino alla stazione di Paola, poi in direzione Sibari, tramite la Linea trasversale Paola -Sibari, fino alla stazione di Sibari (P/C 45 e C3/C3L), poi

in direzione sud, tramite la Linea Jonica con la stazione di Crotone (P/C45 e C3L), per cui da Gioia Tauro-Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone a modulo 750;

- Area di Vibo Valentia tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione nord, con la stazione di Vibo Pizzo (282+321) (P/C 45 e D4L), per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Vibo Pizzo a modulo 750 m;
- Area di Corigliano attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e D4L), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica, con la stazione di Corigliano Calabro (P/C 32 e C3L), per cui da Gioia Tauro - Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo PC/ 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Corigliano a modulo 750,
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica, fino alla stazione di Paola(P/C 45 e D4L), poi in direzione Sibari, tramite la Linea trasversale Paola –Sibari (P/C 45 e C3/C3L), fino alla stazione di Sibari, poi in direzione sud, tramite la Linea Jonica con la stazione di Corigliano Calabro (P/C 32 e C3L), per cui da Gioia Tauro-Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Corigliano a modulo 750;
- Area di Lamezia tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione nord, con la stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e D4L), per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Lamezia Terme Centrale a modulo 750 m;
- Area del porto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Santa Caterina (P/C 32 e C3), per cui da Gioia Tauro-Reggio Calabria Santa Caterina potrebbero transitare solo treni merci

supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3 (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina a modulo 750;

- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Aeroporto (P/C 32 e C3), per cui da Gioia Tauro - Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3 (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina a modulo 750;
- Area del porto di Villa San Giovanni tramite la linea ferroviaria Tirrenica con la stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 32 e C3), per cui da Gioia Tauro - Villa San Giovanni potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3 (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni a modulo 750;

Area Integrata Crotone

L'area integrata di Crotone se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegato tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo all'Area di Corigliano ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato qui di seguito.

In particolare, Crotone si innesta al corridoio Scandinavia Mediterraneo attraverso le direttrici Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) e linea Tirrenica.

L'aeroporto di Crotone non è collegato da infrastrutture ferroviarie.

Nel dettaglio l'Area Integrata di Crotone è collegata con:

- Area di Corigliano tramite la Linea Jonica (P/C 32 e C3L), in direzione nord, con la stazione di Corigliano Calabro, per cui da Crotone a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Corigliano e di Crotone a modulo 750;
- Macronodo di Gioia Tauro attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione sud, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Catanzaro Lido (P/C 32 e C3L), poi in direzione Lamezia, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme, fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e C3L) ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica, con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando) (P/C

45 e D4L) per cui da Crotone a Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di San Ferdinando e di Crotone a modulo 750;

  - Opzione 2: in direzione nord, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Sibari (P/C 32 e C3L), poi in direzione Paola, tramite la Linea trasversale Sibari- Paola (P/C 45 e C3/C3L), fino alla stazione di Paola, ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica, con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando) (P/C 45 e D4L), per cui da Crotone a Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di San Ferdinando e di Crotone a modulo 750;

- Area di Vibo Valentia attraverso due opzioni:
  - Opzione 1: in direzione sud, tramite la Linea Jonica fino a Catanzaro Lido (P/C 32 e C3L), poi in direzione Lamezia, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di con la Stazione di Vibo Pizzo, per cui da Crotone a Vibo Valentia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Vibo Valentia e di Crotone a modulo 750,
  - Opzione 2: in direzione nord, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Sibari (P/C 32 e C3L), poi in direzione Paola, tramite la Linea trasversale Sibari- Paola, fino alla stazione di Paola (P/C 45 e C3/C3L), ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica, con la stazione di Vibo Pizzo (P/C 45 e D4L) per cui da Crotone a Vibo Valentia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Vibo Valentia e di Crotone a modulo 750;

- Area di Lamezia attraverso due opzioni:
  - Opzione 1: in direzione sud, tramite la Linea Jonica fino a Catanzaro Lido (P/C 32 e C3L), poi in direzione Lamezia, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), con la stazione di Lamezia

Terme Centrale per cui da Crotone a Lamezia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Crotone a modulo 750,

  - Opzione 2: in direzione nord, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Sibari (P/C 32 e C3L), poi in direzione Paola, tramite la Linea trasversale Sibari- Paola (P/C 45 e C3/C3L), fino alla stazione di Paola, ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Lamezia Terme Centrale per cui da Crotone a Lamezia Centrale potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo PC/32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Terme Centrale e di Crotone a modulo 750;

- Area del porto di Reggio Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Jonica fino alla stazione di Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e tramite la linea elettrificata Jonica da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria Centrale e poi da Reggio Calabria Centrale alla stazione di Reggio Calabria Santa Caterina (P/C 32 e C3) per cui da Crotone al porto di Reggio Calabria potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Crotone a modulo 750;
- Area del porto di Villa San Giovanni Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Jonica fino alla stazione di Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e tramite la linea elettrificata Jonica da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria Centrale e poi da Reggio Calabria Centrale alla stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 32 e C3) per cui da Crotone al porto di Villa San Giovanni potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni Mare e di Crotone a modulo 750;
- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Jonica fino alla stazione di Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e tramite la linea elettrificata Jonica da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria Centrale e poi da Reggio Calabria Centrale alla stazione di Reggio Calabria Aeroporto (P/C 32 e C3) per cui da Crotone all'aeroporto di Reggio Calabria potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e

rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Crotone a modulo 750.

Area Integrata Vibo Valentia

L'Area integrata di Vibo Valentia, se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegata tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo al Macronodo di Gioia Tauro ed all'Area di Lamezia, ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato di seguito.

In particolare, l'Area integrata di Vibo Valentia si innesta al corridoio Scandinavia Mediterraneo attraverso le direttrici Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) e linea Tirrenica.

Nel dettaglio, l'Area integrata di Vibo Valentia è collegata con:

- Macronodo di Gioia Tauro tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), dalla stazione di Vibo Pizzo, in direzione sud, con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando) per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Vibo Pizzo e di San Ferdinando a modulo 750 m;
- Area di Lamezia tramite linea ferroviaria Tirrenica, in direzione nord, con la stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e D4L) per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Vibo Pizzo e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area del porto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Santa Caterina (fino a Villa San Giovanni è P/C45 e D4L e poi fino a Reggio Calabria Santa Caterina è P/C 32 e C3L)) per cui da Vibo Valentia al porto di Reggio Calabria potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Vibo Valentia a modulo 750;
- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Aeroporto (fino a Villa San Giovanni è P/C 45 e D4L e poi fino a Reggio Calabria Aeroporto è P/C 32 e C3L), per cui da Vibo Valentia al porto di Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Vibo Valentia a

modulo 750;

- Area del porto di Villa San Giovanni Calabria in direzione sud tramite la linea ferroviaria Tirrenica con la stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 45 e D4L), per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Vibo Pizzo e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area di Corigliano attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e D4L), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Corigliano Calabro, per cui da Vibo Valentia e Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Corigliano e di Vibo Valentia a modulo 750,
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), fino alla stazione di Paola, poi in direzione Sibari (P/C 45 e C3/C3L), tramite la Linea trasversale Paola -Sibari, fino alla stazione di Sibari, poi in direzione sud, tramite la Linea Jonica (P/C 32 e C3L) con la stazione di Corigliano Calabro per cui da Vibo Valentia e Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Corigliano e di Vibo Valentia a modulo 750;
- Area di Crotone attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e D4L), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Crotone, per cui da Vibo Valentia al porto di Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Vibo Valentia a modulo 750,
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica, fino alla

stazione di Paola (P/C 45 e D4L), poi in direzione Sibari, tramite la Linea trasversale Paola -Sibari, fino alla stazione di Sibari (P/C 45 e C3/C3L), poi in direzione sud, tramite la Linea Jonica con la stazione di Crotone (P/C 32 e C3L), per cui da Vibo Valentia al porto di Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Vibo Valentia a modulo 750.

Area Integrata di Corigliano Calabro

L'area integrata di Corigliano, se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegata tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo all'Area Integrata di Crotone, ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato di seguito.

In particolare, la stazione di Corigliano si innesta al corridoio Scandinavia - Mediterraneo attraverso le direttrici Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) e linea Tirrenica.

Nello specifico l'Area Integrata di Corigliano è collegata con:

- Area Integrata di Crotone tramite la Linea Jonica (P/C 32 e C3L), in direzione sud, con la stazione di Crotone, per cui da Corigliano al porto di Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Corigliano a modulo 750;
- Macronodo di Gioia Tauro attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione sud, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Catanzaro Lido (P/C 32 e C3L), poi in direzione Lamezia, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando), per cui da Corigliano al macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e San Ferdinando a modulo 750,
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Sibari (P/C 32 e C3L), poi in direzione Paola, tramite la Linea trasversale Sibari- Paola, fino alla stazione di Paola (P/C 45 e C3/C3L), ed infine, in

direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando), per cui da Corigliano al macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e San Ferdinando a modulo 750;

- Area di Vibo Valentia attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione sud, tramite la Linea Jonica fino a Catanzaro Lido (P/C 32 e C3L), poi in direzione Lamezia, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Lamezia Terme Centrale ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di con la Stazione di Vibo Pizzo, per cui da Corigliano all'Area di Vibo Valentia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo PC/32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e e di Vibo Pizzo a modulo 750,
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Sibari (P/C 32 e C3L), poi in direzione Paola, tramite la Linea trasversale Sibari- Paola, fino alla stazione di Paola (P/C 45 e C3/C3L), ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Vibo Pizzo, per cui da Corigliano all'Area di Vibo Valentia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e e di Vibo Pizzo a modulo 750;
- Area di Lamezia attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione sud, tramite la Linea Jonica fino a Catanzaro Lido (P/C 32 e C3L), poi in direzione Lamezia, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme, con la stazione di Lamezia Terme Centrale (P/C 45 e C3L), per cui da Corigliano all'Area di Lamezia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Lamezia Centrale a modulo 750,
    - Opzione 2: in direzione nord, tramite la Linea Jonica fino alla stazione di Sibari (P/C 32 e C3L), poi in direzione Paola, tramite la Linea trasversale

Sibari- Paola, fino alla stazione di Paola (P/C 45 e C3/C3L), ed infine, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Lamezia Terme Centrale, per cui da Corigliano all'Area di Lamezia potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Lamezia Centrale a modulo 750;

- Area del porto di Reggio Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Jonica fino alla stazione di Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e tramite la linea elettrificata da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria e poi fino a Reggio Calabria Santa Caterina (P/C 32 e C3), per cui da Corigliano al Porto di Reggio Calabria potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Reggio Calabria Santa Caterina a modulo 750;
- Area del porto di Villa San Giovanni Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Jonica fino alla stazione di Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e tramite la linea elettrificata da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria e poi fino a Villa San Giovanni (P/C 32 e C3), per cui da Corigliano a Villa San Giovanni potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Villa San Giovanni a modulo 750;
- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria in direzione sud, tramite la linea elettrificata da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria Aeroporto (P/C 32 e C3L), per cui da Corigliano a Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Crotone e di Reggio Calabria Aeroporto a modulo 750.

Area Integrata di Lamezia Terme

L'Area integrata di Lamezia Terme se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegato tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo all'Area Integrata di Vibo Valentia, al porto di Villa San Giovanni e di Gioia Tauro, ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato di seguito.

In particolare, la stazione di Lamezia Terme Centrale, si innesta al corridoio

Scandinavia Mediterraneo attraverso le direttrici Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) e linea Tirrenica.

Nel dettaglio, l'Area integrata di Lamezia è collegata con:

- Macronodo di Gioia Tauro tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), dalla stazione di Lamezia Terme Centrale, in direzione sud, con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando), per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di San Ferdinando e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area integrata di Vibo Valentia tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), in direzione sud, con la stazione di Vibo Pizzo, per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Vibo Pizzo e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area del porto di Villa San Giovanni Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica con la stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 45 e D4L) per cui è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area del porto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica, (P/C 45 e D4L fino a Villa San Giovanni e P/C 32 e C3L fino Reggio Calabria Santa Caterina) in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Santa Caterina, per cui da Lamezia Terme a Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Reggio Calabria Santa Caterina a modulo 750;
- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica, in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Aeroporto (P/C 45 e D4L fino a Villa San Giovanni e P/C 32 e C3L fino Reggio Calabria Aeroporto), per cui da Lamezia Terme a Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Reggio Calabria Aeroporto a modulo 750;
- Area di Corigliano attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Corigliano Calabro, per cui da Lamezia Terme a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci

supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Corigliano a modulo 750,

  - Opzione 2: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica, fino alla stazione di Paola (P/C 45 e D4L), poi in direzione Sibari, tramite la Linea trasversale Paola - Sibari, fino alla stazione di Sibari (P/C 45 e C3/C3L), poi in direzione sud, tramite la Linea Jonica con la stazione di Corigliano Calabro (P/C 32 e C3L) per cui da Lamezia Terme a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Corigliano a modulo 750;

- Area di Crotone attraverso due opzioni:
  - Opzione 1: in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica, con la stazione di Crotone (P/C 32 e C3L), per cui da Lamezia Terme a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Crotone a modulo 750;
  - Opzione 2: in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), fino alla stazione di Paola, poi in direzione Sibari, tramite la Linea trasversale Paola –Sibari (P/C 45 e C3/C3L), fino alla stazione di Sibari, poi in direzione sud, tramite la Linea Jonica con la stazione di Crotone (P/C 32 e C3L), per cui da Lamezia Terme a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Lamezia Centrale e di Crotone a modulo 750.

Porto di Reggio Calabria

Il Porto di Reggio Calabria se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegato tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo al porto di Villa San Giovanni, all'Aeroporto di Reggio Calabria ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato qui di seguito.

Nel dettaglio, il Porto di Reggio Calabria è collegato con:

- Macronodo di Gioia Tauro tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a San Ferdinando), con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando), per cui dal Porto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di San Ferdinando a modulo 750;
- Area Integrata di Lamezia Terme tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Lamezia Centrale), con la stazione di Lamezia Centrale, per cui dal Porto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Lamezia Centrale a modulo 750;
- Area integrata di Vibo Valentia tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Vibo Pizzo), con la stazione di Lamezia Centrale, per cui dal Porto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Vibo Pizzo a modulo 750;
- Area del porto di Villa San Giovanni Calabria in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica con la stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 45 e D4L) per cui dal Porto di Reggio Calabria al Porto di Villa San Giovanni potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Villa San Giovanni a modulo 750;
- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Jonica, in direzione sud, con la stazione di Reggio Calabria Aeroporto (P/C 32 e C3L), per

cui dal porto di Reggio Calabria a Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Reggio Calabria Aeroporto a modulo 750;

- Area di Corigliano attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: tramite la tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Lamezia Centrale), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Corigliano Calabro, per cui dal porto di Reggio Calabria a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Corigliano a modulo 750,
    - Opzione 2: tramite la Jonica fino a Melito porto Salvo (P/C 32 e C3) e poi la Jonica in direzione nord da Melito Porto Salvo a Corigliano (P/C 32 e C3L) per cui dal porto di Reggio Calabria a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Corigliano a modulo 750;
- Area di Crotone attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: tramite la tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Lamezia Centrale), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Crotone, per cui dal porto di Reggio Calabria a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Crotone a modulo 750,
    - Opzione 2: tramite la Jonica fino a Melito porto Salvo (P/C 32 e C3L) e

poi la Jonica in direzione nord da Melito Porto Salvo a Corigliano (P/C 32 e C3L) per cui dal porto di Reggio Calabria a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Crotone a modulo 750.

Aeroporto di Reggio Calabria

L'aeroporto di Reggio Calabria, se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegato tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica solo al porto di Villa San Giovanni e all'Aeroporto di Reggio Calabria, ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato di seguito.

Nel dettaglio, l'Aeroporto di Reggio Calabria è collegato con:

- Macronodo di Gioia Tauro tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a San Ferdinando), con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando), per cui dall'Aeroporto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di San Ferdinando a modulo 750;
- Area Integrata di Lamezia Terme tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Lamezia Centrale), con la stazione di Lamezia Centrale, per cui dall'Aeroporto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Lamezia Centrale a modulo 750;
- Area integrata di Vibo Valentia tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Vibo Pizzo), con la stazione di Lamezia Centrale, per cui dall'Aeroporto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Vibo Pizzo a modulo 750;
- Area del porto di Villa San Giovanni Calabria in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Tirrenica con la stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 32 e C3L)

per cui dall'Aeroporto di Reggio Calabria al Macronodo di Gioia Tauro potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Villa San Giovanni a modulo 750;

- Area del porto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Jonica, in direzione nord, con la stazione di Reggio Calabria Santa Caterina (P/C 32 e C3L), per cui dall'aeroporto di Reggio Calabria a Reggio Calabria Santa Caterina potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Reggio Calabria Aeroporto a modulo 750;
- Area di Corigliano attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: tramite la tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C 45 e D4L fino a Lamezia Centrale), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Corigliano Calabro, per cui dall'aeroporto di Reggio Calabria a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Corigliano a modulo 750,
    - Opzione 2: tramite la Jonica fino a Melito porto Salvo (P/C 32 e C3L) e poi la Jonica in direzione nord da Melito Porto Salvo a Corigliano (P/C 32 e C3L) per cui dal porto di Reggio Calabria a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Corigliano a modulo 750;
- Area di Crotone attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: tramite la tirrenica (P/C 32 e C3L fino a Villa San Giovanni e poi P/C45 e D4L fino a Lamezia Centrale), poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione

di Crotone, per cui dall'aeroporto di Reggio Calabria a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Crotone a modulo 750,

- Opzione 2: tramite la Jonica fino a Melito porto Salvo (P/C 32 e C3L) e poi la Jonica in direzione nord da Melito Porto Salvo a Corigliano (P/C 32 e C3L) per cui dall'Aeroporto di Reggio Calabria a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Aeroporto e di Crotone a modulo 750.

Porto di Villa San Giovanni

Il Porto di Villa San Giovanni, se si considerano le linee ferroviarie per come descritte nel paragrafo introduttivo, è collegato tramite infrastruttura ferroviaria di stessa codifica al porto all'Area integrata di Vibo Valentia, all'Area integrata di Lamezia e al Macronodo di Gioia Tauro, ed alle altre aree attraverso tratte di codifica differente per come riportato qui di seguito.

Nel dettaglio, il Porto di Villa San Giovanni è collegato con:

- Macronodo di Gioia Tauro tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Gioia Tauro (San Ferdinando), per cui dal Porto di Villa San Giovanni al Macronodo di Gioia Tauro è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area Integrata di Lamezia Terme tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Lamezia Centrale, per cui dal Porto di Villa San Giovanni all'Area di Lamezia è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;
- Area integrata di Vibo Valentia tramite la linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L), con la stazione di Vibo Pizzo, per cui dal Porto di Villa San Giovanni all'Area di Vibo Valentia è possibile il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m, previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Lamezia Centrale a modulo 750 m;

- Area del porto di Reggio Calabria, in direzione sud, tramite la linea ferroviaria Tirrenica con la stazione di Villa San Giovanni Mare (P/C 32 e C3L) per cui dal porto di Villa San Giovanni al Porto di Reggio Calabria potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Villa San Giovanni a modulo 750;
- Area dell'aeroporto di Reggio Calabria tramite la linea ferroviaria Tirrenica , in direzione sud, e poi con la linea Jonica con la stazione di Reggio Calabria Aeroporto (P/C 32 e C3L), per cui da Villa San Giovanni a Reggio Calabria Aeroporto potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Reggio Calabria Santa Caterina e di Reggio Calabria Aeroporto a modulo 750;
- Area di Corigliano attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: tramite la tirrenica (P/C 45 e D4L) fino a Lamezia Centrale, poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L), con la stazione di Corigliano Calabro, per cui dal porto di Villa San Giovanni a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Corigliano a modulo 750;
    - Opzione 2: tramite la Jonica fino a Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e poi la Jonica in direzione nord da Melito Porto Salvo a Corigliano (P/C 32 e C3L) per cui dal porto di Villa San Giovanni a Corigliano potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Corigliano a modulo 750;
- Area di Crotone attraverso due opzioni:
    - Opzione 1: tramite la tirrenica (P/C 45 e D4L) fino a Lamezia Centrale, poi in direzione Catanzaro Lido, tramite la Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L), fino alla stazione di Catanzaro Lido, ed infine, in direzione nord, tramite la linea ferroviaria Jonica

(P/C 32 e C3L), con la stazione di Crotone, per cui dal porto di Villa San Giovanni a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Crotone a modulo 750;

- Opzione 2: tramite la Jonica fino a Melito Porto Salvo (P/C 32 e C3L) e poi la Jonica in direzione nord da Melito Porto Salvo a Corigliano (P/C 32 e C3L) per cui dal porto di Villa San Giovanni a Crotone potrebbero transitare solo treni merci supportati da una infrastruttura di tipo P/C 32 e C3L (a casse mobili e rimorchi, di altezza massima pari a 3.620 mm e con massa per asse pari a 20 tonnellate e diesel, in quanto la tratta jonica non è elettrificata) previo adeguamento della stazione di Villa San Giovanni e di Crotone a modulo 750;

In tab. 9 è stata riportata la Matrice (M2) dei collegamenti ferroviari principali tra i nodi della ZES secondo tipologia infrastrutturale (codifica massa e tipologia trasporto combinato).

Tab. 9 - Matrice (M2) dei collegamenti ferroviari principali trai nodi della ZES secondo tipologia infrastrutturale (codifica massa e tipologia trasporto combinato)

	Macronodo di Gioia Tauro	**Area Integrata di Crotone**	**Area Integrata di Vibo Valentia**	**Area Integrata di Corigliano**	**Area Integrata di Lamezia**	**Porto di Reggio Calabria**	**Aeroporto di Reggio Calabria**	**Porto di Villa San Giovanni**	**Aeroporto di Crotone**
Macronodo di Gioia Tauro		opzione 1 (direz. sud): Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L) + linea ferroviaria Tirrenica opzione 2 (direz nord): Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + trasversale Sibari - Paola (P/C 45 e C3/C3L) + linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Opzione 1: direz nord, linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e C3L) + Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme (P/C 45 e C3L) + linea ferroviaria Jonica (P/C 32 e C3L); Opzione 2: direz nord, linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e C3L) + Linea trasversale Paola – Sibari (P/C 32 e C3/C3L) +Linea Jonica	Linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Nessun collegamento
Area Integrata di Crotone	Opzione 1: direz sud, Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Catanzaro Lido – Lamezia (P/C 45 e C3L) + linea ferroviaria Tirrenica (P/C 45 e D4L); Opzione 2: in direz nord, Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Sibari - Paola (P/C 45 e C3/C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)		Opzione 1: direz sud, Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + Linea trasvrsale Catanzaro Lido - Lamezia (P/C 45 e C3L) + linea ferroviaria Tirrenica; Opzione 2: direz nord, Linea Jonica P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Sibari - Paola P/C 45 e C3/C3L) + linea Tirrenica P/C 45 e D4L)	Linea Jonica (P/C 32 e C3L)	Opzione 1: direz sud, Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Catanzaro Lido – Lamezia (P/C 32 e C3L); Opzione 2: direzione nord, Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Sibari - Paola (P/C 45 e C3/C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Direz sud, linea Jonica + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Direz sud, linea Jonica + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Direz sud, linea Jonica + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Nessun collegamento

	Macronodo di Gioia Tauro	Area Integrata di Crotone	Area Integrata di Vibo Valentia	Area Integrata di Corigliano	Area Integrata di Lamezia	Porto di Reggio Calabria	Aeroporto di Reggio Calabria	Porto di Villa San Giovanni	Aeroporto di Crotone
Area Integrata di Vibo Valentia	Linea Tirrenica P/C 45 e D4L)	Opzione 1: direz nord, linea Tirrenica P/C 45 e D4L) + Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia P/C 45 e C3/C3L + linea Jonica) Opzione 2: direz nord, linea Tirrenica P/C 45 e D4L) + Linea trasversale Paola – Sibari P/C 45 e C3L) + Linea Jonica P/C 32 e C3L)		Opzione 1: direz nord, linea Tirrenica P/C45 e D4L) + Linea trasversale Catanzaro Lido – Lamezia P/C 45 e C3L) + linea Jonica P/C 32 e C3L); Opzione 2: direz nord, linea Tirrenica P/C 45 e D4L) + Linea trasversale Paola – Sibari P/C 45 e C3L) + Linea Jonica P/C 32 e C3L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Nessun collegamento
Area Integrata di Corigliano	Opzione 1: direz sud Linea Jonica P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia P/C 45 e C3L) + linea Tirrenica P/C 45 e D4L); Opzione 2: direz nord, Linea Jonica P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Sibari- Paola P/C 45 e C3/C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L).	Linea Jonica (P/C 32 e C3L)	Opzione 1: direz sud, Linea Jonica P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Catanzaro Lido - Lamezia (P/C 45 e C3L) + linea Tirrenica P/C 45 e D4L); Opzione 2: direz nord, Linea Jonica P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Sibari- Paola (P/C 45 e C3/C3L) + linea Tirrenica P/C 45 e D4L)		Opzione 1: direzione sud, Linea Jonica (P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Catanzaro Lido – Lamezia (P/C 45 e C3L); Opzione 2: direz nord, Linea Jonica(P/C 32 e C3L) + Linea trasversale Sibari- Paola (P/C 32 e C3/C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L).	Direzione sud, linea Jonica (P/C 32 e C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Direzione sud, linea Jonica (P/C 32 e C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Direzione sud, linea Jonica (P/C 32 e C3L) + linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Nessun collegamento

	Macronodo di Gioia Tauro	Area Integrata di Crotone	Area Integrata di Vibo Valentia	Area Integrata di Corigliano	Area Integrata di Lamezia	Porto di Reggio Calabria	Aeroporto di Reggio Calabria	Porto di Villa San Giovanni	Aeroporto di Crotone
Area Integrata di Lamezia	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L).	Opzione 1: Linea trasversale Catanzaro Lido – Lamezia (P/C 45 e C3L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L); Opzione 2: direz nord, linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + Linea trasversale Paola – Sibari (P/C 45 e C3/C3L) + Linea Jonica (P/C 32 e C3L).	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L).	Opzione 1: Linea trasversale Catanzaro Lido – Lamezia (P/C 45 e C3L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L); Opzione 2: direz nord, linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + Linea trasversale Paola – Sibari (P/C 45 e C3/C3L + Linea Jonica (P/C 32 e C3L).		Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L + P/C 32 e C3).	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L + P/C 32 e C3).	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L + P/C 32 e C3).	Nessun collegamento
Porto di Reggio Calabria	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L P/C 32 e C3)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + P/C 32 e C3)	Opzione 1: Linea Tirrenica (P/C 32 e C3) + linea Jonica (P/C 32 e C3L). Opzione 2: Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L + P/C 32 e C3)+ trasversale Lamezia Catanzaro Lido (Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L P/C 32 e C3)+ linea Jonica (P/C 45 e C3L)+ linea Jonica (P/C 32 e C3L).	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L).	Opzione 1: Linea Tirrenica (P/ C32 e C3) + linea Jonica (P/C 32 e C3L). Opzione 2: Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L+ P/C 32 e C3)+ trasversale Lamezia Catanzaro Lido (Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L P/C 32 e C3) + linea Jonica (P/C 45 e C3L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L).		Linea Tirrenica (P/C 32 e C3)	Linea Tirrenica (P/C 32 e C3)	Nessun collegamento
Aeroporto di Reggio Calabria	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L P/C 32 e C3)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L P/C 32 e C3)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L).	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L P/C 32 e C3).	Linea Tirrenica (P/C32 e C3)		Linea Tirrenica (P/C 32 e C3)	Nessun collegamento
Porto di Villa San Giovanni	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L)	Linea Tirrenica (P/C 45 e D4L) + linea Jonica (P/C 32 e C3L)	Linea Tirrenica (P/C45 e D4L)	Linea Tirrenica (P/C 32 e C3)	Linea Tirrenica (P/C 32 e C3)		Nessun collegamento
Aeroporto di Crotone	Nessun collegamento	Nessun collegamento	Nessun collegamento	Nessun collegamento	Nessun collegamento	Nessun collegamento	Nessun collegamento	Nessun collegamento	

3 Infrastrutture di ultimo miglio

Nei paragrafi successivi vengono descritti nello specifico i collegamenti stradali e ferroviari in termini di accessibilità interna ed esterna alle aree interessate.

3.1 Il sistema stradale

Le tabb. 10-11 riportano un quadro di sintesi delle principali infrastrutture stradali che interessano le aree comprese nella ZES.
Per ognuno dei nodi di trasporto (porti e aeroporti) e per ogni area industriale sono state considerate le principali infrastrutture stradali funzionali a:

- accessibilità interna, sono le infrastrutture esistenti per i collegamenti esistenti tra i nodi di trasporto e la relativa area industriale;
- accessibilità esterna, sono le infrastrutture esistenti per in collegamenti tra i nodi di trasporto, la relativa area industriale e l'esterno ZES.

Sono, inoltre, riportati gli interventi invarianti distinti in realistici e maturi, e programmatici. I suddetti progetti costituiscono un quadro coerente di interventi che hanno consentito la valutazione ambientale strategica.
Gli interventi invarianti non inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) realistici e maturi costituiscono gli interventi invarianti programmatici.
Gli interventi riportati sono estratti dall'elenco riportato nel PRT della Calabria relativi alla rete stradale, portuale (Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Vibo Valentia, Crotone, Reggio Calabria e Villa San Giovanni), aeroportuale (Lamezia Terme, Crotone e Reggio Calabria) ed ai nodi logistici (agglomerati industriali Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando, Corigliano Calabro, Vibo Valentia, Crotone e Lamezia Terme). Tutti gli interventi sono stati oggetto di VAS.

Tab. 10 – Macronodo Gioia Tauro, infrastrutture stradali

Descrizione	**Accessibilità interna**	**Accessibilità esterna**
Macronodo Gioia Tauro	Racc. Porto-A2 (Varco Doganale)	Racc. Porto-SS18 - A2 (Svinc. Rosarno)

Tab. 11 – Area integrata, infrastrutture stradali

Descrizione		Accessibilità interna	Accessibilità esterna
Area integrata			
Crotone	Porto	SS106 e Via L. da Vinci	Tratto Porto-SS106 (Svinc. Crotone)
	Aeroporto	SS106	Svincolo SS106
	Agglomerato Industriale	Innesti viari su SS106 e L. da Vinci	Innesti viari su SS106
Vibo Valentia	Porto	Strada urbana e vari tratti SP95-SP11-SS18	Tratto SP95-A2 (Svinc. Pizzo)
	Agglomerato Industriale	Strada urbana (Vibo M.na) da Porto verso SP95	Tratto SP95-A2 (Svinc. Pizzo)
Corigliano Calabro	Porto	Tratto SS106 radd.	Tratto SS106 radd.-SS534-A2 (Svinc. Firmo)
	Agglomerato Industriale	Innesti viari su SS106 radd.	Tratto SS106 radd.-SS534-A2 (Svinc. Firmo)
Lamezia Terme	Aeroporto	Raccordo-tratto SS18	Raccordo-SS18-SS280-A2 (Svinc. Lamezia)
	Agglomerato industriale	Svincolo su tratto SS18	SS18-SS280-A2 (Svinc. Lamezia)
Villa San Giovanni	Porto		Svincolo A2
Reggio Calabria	Porto	A2 e SS106	Svincolo A2
	Aeroporto	SS106 e A2	Svincolo SS106

Macronodo Gioia Tauro

Accessibilità interna: Porto di Gioia Tauro – Agglomerato industriale Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando

Le aree industriali 1, 2 e 3 (aree CORAP), che costituiscono l'agglomerato industriale Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando, sono localizzate a ridosso del porto di Gioia Tauro, e sono collegate al varco doganale portuale tramite tre svincoli stradali posti lungo l'asse di raccordo Porto - svincolo di Rosarno (A2). Gli svincoli, costituiti da rampe e sovrappassi, distano dal varco portuale rispettivamente 0,90 km per l'accesso all'Area Industriale 1, 1,1 km per l'accesso all'Area Industriale 2 e 4,0 km per l'accesso all'Area Industriale 3.

L'area registra un buon livello di accessibilità interna. Si riscontrano comunque delle problematiche connesse alle carenze manutentive nella sovrastruttura stradale ed al mancato completamento di alcuni tratti viari interni.

Soggetto competente: CORAP (Regione Calabria) per le infrastrutture interne all'area industriale, Autorità Portuale per le infrastrutture interne all'area demaniale, RFI per le infrastrutture ferroviarie sulla base di accordo (in fase di definizione) con gli altri soggetti competenti.

Accessibilità esterna: Porto di Gioia Tauro – SS18 – Autostrada A2

Il porto di Gioia Tauro è collegato alla SS18 ed all'Autostrada A2 tramite l'asse viario che congiunge il varco doganale di accesso al porto e lo svincolo dell'A2 di Rosarno, interessando anche la SS682 dir (di competenza ANAS). La strada è in gran parte costituita da due carreggiate, separate da guard-rail, con due corsie per senso di marcia.

Il porto gode di una buona accessibilità esterna. Si rilevano comunque delle criticità dovute al degrado di buona parte della sovrastruttura stradale ed alle carenze in termini di sicurezza stradale (barriere, segnaletica, ecc.) riguardanti l'asse di collegamento principale.
Lunghezza tracciato stradale: 6,5 km, circa 2,6 km dall'innesto con la SS18 e circa km 6,5 dallo svincolo di Rosarno, escluso lo sviluppo degli svincoli.
Soggetto competente: CORAP (Regione Calabria) ed ANAS spa relativamente alla SS680dir ed ai raccordi con l'A2 e SS18. Sono in corso le procedure per il trasferimento ad ANAS spa del tratto stradale attualmente di proprietà del CORAP.

Si riportano di seguito gli interventi invarianti desunti dal PRT (2016) della Regione Calabria che interessano il macronodo Gioia Tauro e che sono relativi al porto di Gioia Tauro ed al nodo logistico rappresentato dall'agglomerato industriale Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando (nodo logistico) e che interessano anche le infrastrutture stradali.

Nello specifico, gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi che interessano il suddetto macronodo sono:

- estensione delle zone a mobilità speciale proprie dell'area portuale alle zone ex ASIREG, con separazione dei percorsi soggiacenti al codice della strada per quanto riguarda ingombri, sagome, immatricolazioni dei mezzi ecc. Realizzazione di collegamenti diretti tra la zona di competenza dell'AP e il retroporto estendendo al massimo la viabilità speciale - Zona Speciale infrastrutture ASI 1;
- potenziamento del raccordo multimodale nord alle reti ferroviarie e autostradali TEN-T;
- realizzazione del raccordo multimodale sud (Gioia Tauro) alle reti ferroviarie e autostradali TEN-T;
- potenziamento delle strutture ferroviarie e stradali nelle aree di sviluppo industriale - Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali e ferroviarie portuali: raccordo svincolo A2 Rosarno varco portuale lato est;
- potenziamento delle strutture ferroviarie e stradali nelle aree di sviluppo industriale - Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali e ferroviarie portuali: raccordo svincolo A2 Rosarno varco portuale lato ovest;
- potenziamento delle strutture ferroviarie e stradali nelle aree di sviluppo industriale - Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali e ferroviarie portuali: asse attrezzato.

Per quanto concerne gli interventi infrastrutturali invarianti programmatici che interessano il porto di Gioia Tauro risultano programmati gli "Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali e retro portuali".

Gli interventi infrastrutturali invarianti nodali programmatici, invece, riguardano la realizzazione delle seguenti opere:

- opere di riqualificazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti nella seconda zona industriale dell'agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando;
- terminal intermodale a servizio della 2° zona industriale dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando;
- depositi doganali nella 2° zona industriale dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando.

Area integrata di Crotone

Accessibilità interna: Porto di Crotone – Agglomerato industriale di Crotone

L'area portuale è direttamente connessa all'agglomerato industriale di Crotone tramite la Via Leonardo da Vinci, che dall'ingresso del Porto Nuovo si dirige verso nord lungo il litorale costiero, e, in alternativa, tramite la SP66 (ex 106 bis) e la SS106.

Lunghezza tracciato: 3,0 km.

Soggetto competente: Comune di Crotone (Via Leonardo da Vinci), Provincia di Crotone (SP66) e ANAS spa (SS106).

Accessibilità esterna: Porto di Crotone – SS 106 Jonica

Il porto di Crotone (Porto Nuovo) è collegato alla SS106 attraverso il tratto stradale SP66 (ex SS106 bis), di circa 1,1 km, che congiunge la SS106 con il centro di Crotone, in corrispondenza della rotatoria del Piazzale della Pace nei pressi dell'accesso al Porto Nuovo.

Lunghezza tracciato: 1,1 km.

Soggetto competente: Provincia di Crotone; il tratto interessato rientra tra le infrastrutture da statalizzare e, pertanto, sarà affidata in gestione ad ANAS spa.

Il porto e l'agglomerato industriale godono di un buon livello di accessibilità. Sul sistema di collegamento viario si evidenziano però dei rischi potenziali connessi alla sovrapposizione dei flussi di traffico pesante proveniente e/o diretto verso l'agglomerato industriale e l'area portuale, e i flussi di traffico proveniente e/o diretto verso il centro urbano di Crotone o che percorrono la SS106.

Accessibilità interna: Aeroporto di Crotone – Agglomerato industriale di Crotone – Porto di Crotone

L'area aeroportuale è connessa all'agglomerato industriale di Crotone ed al Porto di Crotone tramite la SS106.

Lunghezza tracciato: 14,5 km.
Soggetto competente: ANAS spa.

Accessibilità esterna: Aeroporto di Crotone – SS106 Jonica
L'area aeroportuale è direttamente connessa alla SS106 tramite uno svincolo a raso,
Lunghezza tracciato: 0 km
Soggetto competente: ANAS spa.
Anche l'aeroporto di Crotone registra un buon livello di accessibilità. Si rilevano comunque dei rischi potenziali connessi alle interferenze dei flussi veicolari in entrata ed uscita dall'area aeroportuale con i flussi di traffico che percorrono la SS106.
Si riportano di seguito gli interventi invarianti desunti dal PRT (2016) della Regione Calabria che interessano l'Area integrata di Crotone relativi alla rete stradale, al nodo logistico, rappresentato dal relativo agglomerato industriale, e all'area aeroportuale.
Nello specifico, per quanto attiene gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi l'intervento programmato nell'ambito dell'Area integrata in oggetto riguarda la "Riqualificazione ed adeguamenti delle infrastrutture stradali esistenti nell'agglomerato industriale di Crotone".
Per quanto concerne invece gli interventi infrastrutturali invarianti nodali programmatici, l'intervento programmato riguarda la "Realizzazione centro polivalente movimentazione merci con annessi cantieri di rimessaggio e manutenzione mezzi".
Gli interventi sull'infrastruttura aeroportuale di Crotone, sono quelli previsti nel piano di sviluppo della società di gestione, e sono considerati invarianti realistici e maturi.

Area integrata di Vibo Valentia
Accessibilità interna: *Porto di Vibo Valentia – Agglomerato industriale di Vibo Valentia.*
L'agglomerato industriale di Porto Salvo, è collegato all'ingresso del Porto di Vibo tramite l'asse stradale di circa 2 km che congiunge l'area urbana di Vibo Marina alla SP95 (ex SS522) in direzione Tropea.
L'accessibilità interna risulta particolarmente complessa in quanto le infrastrutture di collegamento tra le diverse aree attraversano in gran parte tessuti urbani densamente abitati.
Lunghezza tracciato: 2 km per il tratto Porto – agglomerato industriale di Vibo.
Soggetto competente: ANAS spa per SS18 e Provincia di Vibo Valentia per SP95.

Accessibilità esterna: *Porto di Vibo Valentia-SS18-Autostrada A2*
Il porto di Vibo Valentia è collegato alla SS18 (svincolo in prossimità della stazione ferroviaria Vibo-Pizzo) tramite un tratto della SS182, ed all'Autostrada A2-svincolo di Pizzo Calabro tramite un tratto della SP95 (ex SS522 di Tropea), oppure all'A2-svincolo di Sant'Onofrio tramite un tratto della SP95, della SS182, della SS18 e della SP5.
L'accessibilità esterna risulta particolarmente complessa in quanto l'area portuale è completamente inglobata nel tessuto urbano di Vibo Marina.

Lunghezza tracciato: 5 km per il tratto della SS182 (SS18); 11 km per il tratto della SP95 (svincolo A2-Pizzo Calabro); 15 km per il tratto della SP95 - SS182 - SS18 e della SP5 (svincolo A2-Sant'Onofrio);
Soggetto competente: ANAS spa per i tratti SS182 e SS18 e Provincia di Vibo Valentia per i tratti SP95 e SP5.

Si riportano di seguito gli interventi invarianti desunti dal PRT (2016) della Regione Calabria che interessano l'area integrata di Vibo Valentia che sono relativi alla rete stradale ed al porto di Vibo Valentia, questi ultimi con riferimento anche alle infrastrutture stradali.
Nello specifico, per quanto attiene gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi, l'intervento programmato nell'ambito della suddetta area integrata riguarda l'"Ammodernamento strada di allaccio al Porto di Vibo Marina con l'area industriale Porto Salvo".
Per quanto concerne invece gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi sulla rete stradale sono programmate le seguenti opere:

- Tratto Pizzo Calabro - Sant'Onofrio: Interventi di manutenzione straordinaria dal Km 337+800 al Km 348+600;
- Tratto Pizzo Calabro - Sant'Onofrio: Interventi di upgrade della sezione stradale dal Km 337+800 al Km 348+600.

Infine, l'intervento infrastrutturale invariante programmatico su strada riguarda la realizzazione della "Nuova Tangenziale di Vibo Valentia, collegamento A2-Vibo Marina".

Area integrata di Corigliano Calabro
Accessibilità interna: *Porto di Corigliano Calabro - Agglomerato industriale Schiavonea*
Il porto di Corigliano Calabro è collegato all'area industriale di Corigliano Calabro, tramite una serie innesti a raso posti sulla SS106 radd. Le due aree, infatti, pur essendo limitrofe non godono di un collegamento diretto.
Lunghezza tracciato dell'infrastruttura: 2,5 km.
Soggetto competente dell'infrastruttura: ANAS spa.

Accessibilità esterna: *Porto di Corigliano Calabro -Autostrada A2*
Il porto di Corigliano Calabro è collegato all'Autostrada A2 - svincolo di Firmo tramite la SS106 radd. e la SS534 di Cammarata e degli Stombi. Il collegamento è attualmente interessato da lavori di adeguamento per la realizzazione dei quali si è resa necessaria la chiusura di un tratto di circa 6 km della SS534 in corrispondenza dello svincolo con l'A2. Pertanto, il collegamento con l'A2 avviene temporaneamente attraverso lo svincolo di Altomonte.

L'agglomerato di Corigliano Calabro è localizzato in adiacenza al confine nord dell'area portuale. L'accesso all'agglomerato industriale avviene da una serie di innesti posti lungo la SS106 radd.
Soggetto competente: ANAS spa.

Si riportano, di seguito, gli interventi invarianti desunti dal PRT (2016) della Regione Calabria che interessano l'area integrata di Corigliano Calabro e sono relativi alla rete stradale, al porto ed al nodo logistico rappresentato dall'agglomerato industriale di Corigliano, questi ultimi con riferimento anche alle infrastrutture stradali.
Nello specifico, gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi sulla rete stradale che interessano la suddetta area integrata sono:

- Intervento sulla SS106 jonica tratto in corrispondente al Megalotto 9 (km 66,3) – Crotone - Mandatoriccio - Messa in sicurezza;
- Tratto Corigliano - Rossano: Realizzazione nuovo svincolo per Ospedale in Località Insiti di Corigliano Calabro al Km 11+350 della SS106 radd.

Gli interventi infrastrutturali invarianti programmatici su rete stradale, invece, riguardano la "Costruzione di nuovi collegamenti trasversali. A2 Svincolo di Tarsia – SS106 Corigliano".

Inoltre, per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi - porti di rilevanza economica nazionale le opere programmate sono:

- riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto;
- realizzazione collegamento stabile Agglomerato Schiavonea - Porto di Corigliano Calabro;
- centro intermodale strada – ferro.

Per quanto attiene gli interventi infrastrutturali invarianti nodali realistici e maturi l'intervento programmato riguarda la "Realizzazione delle infrastrutture di base necessarie per la riqualificazione dell'agglomerato industriale di San Marco Argentano - 1° Lotto delle strade previste dal PRTC e delle reti dei servizi (rete elettrica – telefonica) ad oggi inesistenti".
Infine, per quanto concerne gli interventi infrastrutturali invarianti nodali programmatici la "Realizzazione di alcuni tratti della rete stradale, della segnaletica stradale (da codice e specifica per l'Agglomerato) e della pubblica illuminazione nell'agglomerato industriale di Schiavonea".

Area integrata di Lamezia Terme
Accessibilità interna: *Aeroporto - Agglomerato industriale di Lamezia Terme*
L'aeroporto e l'agglomerato industriale di Lamezia Terme sono collegati da un tratto

della SS18 di circa 8,5 km.
Attualmente non esiste un collegamento diretto tra l'agglomerato industriale e l'aeroporto.
Lunghezza tracciato: 8,5 km.
Soggetto competente: ANAS spa.

Accessibilità esterna: *Aeroporto - Agglomerato industriale - Autostrada A2*
L'aeroporto di Lamezia Terme ha un ottimo livello di accessibilità esterna in quanto è collegato all'Autostrada A2 - svincolo di Lamezia Terme tramite un breve tratto di raccordo, di circa 1 km, tra la rotatoria d'innesto con la SS18 e la SS280 dei due Mari, e il tratto della SS280, di circa 2 km, di collegamento tra la suddetta rotatoria con lo svincolo A2 di Lamezia Terme.
L'agglomerato industriale di Lamezia Terme è localizzato a Marina di Maida a sud della zona aeroportuale, ad una distanza (in linea d'aria) di circa 4 km dalla stessa. L'agglomerato industriale è collegato all'A2 tramite il tratto della SS18 e della SS280 compreso tra lo svincolo San Pietro Lametino - Area Industriale e lo svincolo A2 Lamezia Terme.
Lunghezza tracciato dell'infrastruttura stradale: 3 km per il tratto Aeroporto - A2; 9 km per il tratto agglomerato industriale – A2.
Soggetto competente dell'infrastruttura stradale: ANAS spa.

Si riportano gli interventi invarianti, desunti dal PRT (2016) della Regione Calabria, che interessano l'area integrata di Lamezia Terme che sono relativi alla rete stradale, all'aeroporto ed al nodo logistico rappresentato dal relativo agglomerato industriale, questi ultimi con riferimento anche alle infrastrutture stradali.

Nello specifico, l'intervento infrastrutturale invariante programmatico sulla rete stradale che interessa la suddetta area integrata riguarda la "SS18 Falerna - Reggio Calabria".

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali invarianti nodali realistici e maturi le opere programmate sono:

- viabilità di collegamento stradale lato Nord per l'area ASI di Lamezia Terme;
- nuova Rotatoria accesso Nord per l'area ASI di Lamezia Terme;
- viabilità di collegamento stradale lato Sud per l'area ASI di Lamezia Terme;
- nuova Rotatoria accesso Sud per l'area ASI di Lamezia Terme.

Gli interventi sull'infrastruttura aeroportuale di Lamezia Terme, sono quelli previsti nel piano di sviluppo della società di gestione, e sono considerati invarianti realistici e maturi.

Area integrata di Reggio Calabria

Accessibilità esterna: Porto – A2

Descrizione sintetica: Il Porto di Reggio Calabria risulta collegato all'autostrada A2, tramite il raccordo stradale (Sopraelevata Porto) che dallo svincolo sull'A2 conduce al centro cittadino. Si rilevano alcune criticità in uscita dall'area portuale in corrispondenza con la rampa d'innesto al raccordo autostradale (Sopraelevata).

Lunghezza tracciato (stradale): 1,5 km.

Soggetto competente (stradale): ANAS spa, Comune di Reggio Calabria.

Accessibilità esterna: Aeroporto – SS106

Descrizione sintetica: L'aeroporto di Reggio Calabria risulta collegato alla SS106 tramite una serie di assi viari interni all'area urbana. Si rilevano alcune criticità relativi ai flussi di traffico veicolari provenienti da nord e diretti verso l'aeroporto in quanto interferenti con i flussi di traffico locale.

Lunghezza tracciato (stradale): 1,5 km.

Soggetto competente (stradale): ANAS spa, Comune di Reggio Calabria.

Accessibilità interna: Porto - Aeroporto

Descrizione sintetica: Il Porto di Reggio Calabria risulta collegato agli agglomerati industriali ed all'Aeroporto di Reggio Calabria tramite il raccordo autostradale A2, la SS106 Ionica ed una serie di assi viari di interesse comunale.

Le criticità principali riguardano i flussi in uscita dall'area portuale in corrispondenza con la rampa d'innesto al raccordo autostradale (Sopraelevata) e i flussi di traffico veicolari provenienti da nord diretti verso l'aeroporto in quanto interferenti con il traffico locale.

Lunghezza tracciato (stradale): 10 km.

Soggetto competente (stradale): ANAS spa (A2 e SS106) e Comune di Reggio Calabria.

Si riportano di seguito gli interventi invarianti desunti dal PRT (2016) della Regione Calabria che interessano l'Area integrata di Reggio Calabria, che sono relativi alla rete stradale, all'aeroporto e al porto, questi ultimi con riferimento anche alle infrastrutture stradali.

Nello specifico, per quanto concerne gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi sulla rete stradale sono programmate le seguenti opere:

- A2 Tratto Campo Calabro - Reggio Catona - Reggio Gallico - Porto di Reggio - Reggio Calabria: Messa in sicurezza dal Km 433+750 al Km 442+920;
- A2 Nuova Variante Abitato di Reggio Calabria Campo Calabro - Archi (Ortì).

Per quanto attiene gli interventi infrastrutturali invarianti programmatici su rete stradale risultano programmati i seguenti interventi:

- A2 Tratto Campo Calabro - Reggio Catona - Reggio Gallico - Porto di Reggio - Reggio Calabria: Interventi di upgrade della sezione stradale;
- SS106 Megalotto 12 (km 20,5) - Tangenziale di RC-Messa in sicurezza;
- SS106 Nuova Variante all'abitato di Reggio Calabria (Archi(Ortì) - Pellaro).

Inoltre, per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi - porti di rilevanza economica nazionale risultano programmati gli "Interventi di integrazione del porto con lo spazio urbano a partire dalla banchina Margottini".

Gli interventi sull'infrastruttura aeroportuale di Reggio Calabria, sono quelli previsti nel piano di sviluppo della società di gestione, e sono considerati invarianti realistici e maturi.

Porto di Villa San Giovanni
Accessibilità esterna: Porto - A2
Descrizione sintetica: Il Porto di Villa San Giovanni è collegato all'A2 tramite l'asse stradale che connette lo svincolo autostradale con il centro urbano di Villa. L'accesso alle invasature d'imbarco gestite dal gruppo FS avviene direttamente dall'asse di connessione con l'A2 e, pertanto, non presenta particolari problematiche. L'accesso agli imbarchi gestiti dagli operatori privati, invece, fa registrare importanti criticità dovute alla presenza di strozzature alla rete stradale di adduzione (sottopasso ferroviario) e dall'assenza di percorsi alternativi che permettano di evitare il centro urbano, causando problemi di congestione e di inquinamento atmosferico ed acustico.
Lunghezza tracciato (stradale): 0,5 km (stima).
Soggetto competente (stradale): ANAS spa e Comune di Villa San Giovanni.

3.2 Il sistema ferroviario

Macronodo Gioia Tauro

Allo stato attuale il porto di Gioia Tauro è collegato alla rete ferroviaria nazionale tramite l'impianto di San Ferdinando che è collegato alla stazione di Rosarno da una linea a semplice binario di circa 5 km (fig. 4). Esiste un secondo binario di collegamento tra le due stazioni, ma attualmente è fuori esercizio (fig. 5).

L'impianto è stato realizzato nel 2006 da ASIREG (Consorzio per lo sviluppo industriale della provincia di Reggio Calabria).

All'interno del sedime del demanio marittimo ricadono una parte della Dorsale Est e della Terza asta di manovra, la cui gestione è di competenza dell'Autorità Portuale.

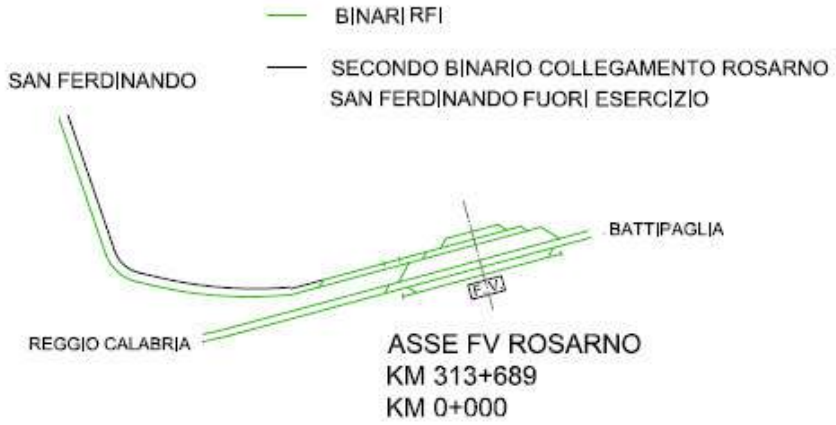


Fig. 4 - Collegamento ferroviario Rosarno - San Ferdinando

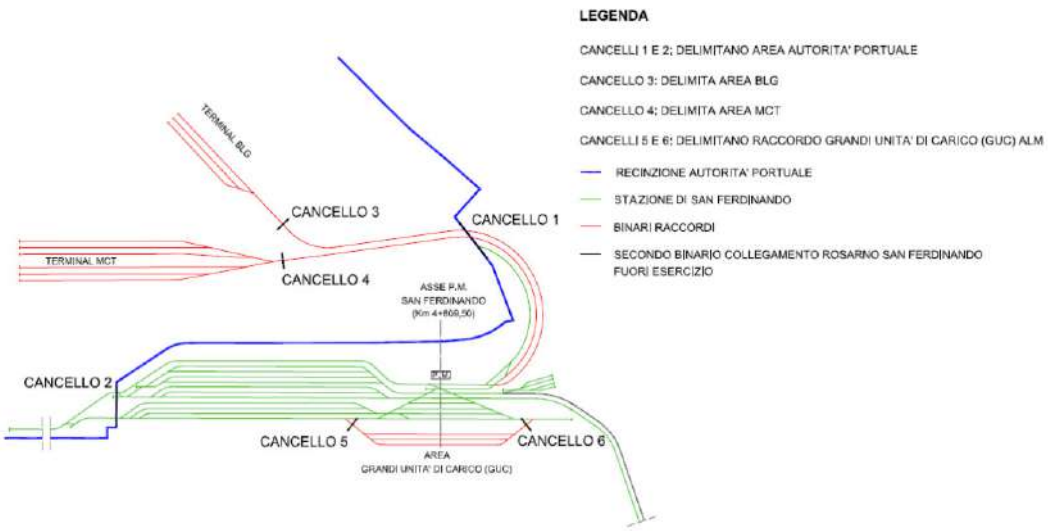


Fig. 5 - Macronodo Gioia Tauro

La stazione di San Ferdinando è dotata di 7 binari di circolazione elettrificati (fig. 6). Il modulo varia tra i 549 m (binari da I a IV) e 565 m (binari da V a VII).

Sono presenti i binari secondari del Fascio appoggio e del Fascio sezionamento serviti dal binario Dorsale EST per la sosta di materiali rotabili. Tali binari, non elettrificati e non centralizzati, hanno modulo variabile tra 250 m e 350 m.

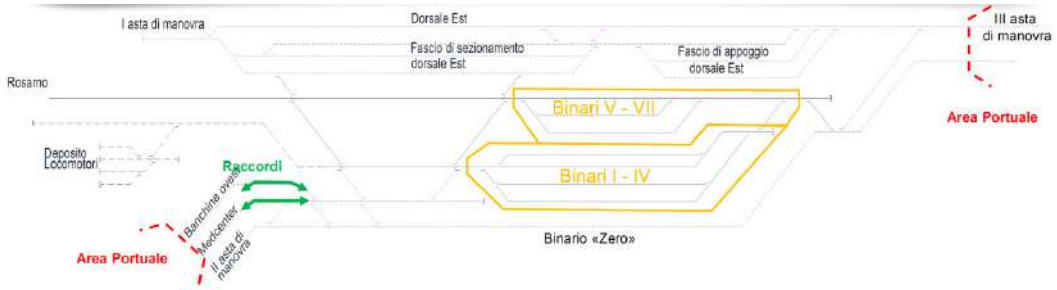


Fig. 6 - Stazione di San Ferdinando, fascio binari

Per completezza si riporta qui di seguito una tabella (tab. 12) dello stato dell'arte del flusso treni e del reticolo logistico sulla Stazione di San Ferdinando:

Tab. 12 - Servizi (Fonte: RFI)

Stazione	Servizio	Traffico
San Ferdinando (Gioia Tauro)	Raccordo	28 treni/settimana

Riguardo gli interventi in atto e/o già finanziati, considerato che la Calabria è interessata dal corridoio Scandinavia Mediterraneo lungo le direttrici Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) e linea Tirrenica, nell'ambito degli investimenti nel medio/lungo termine, RFI ha previsto interventi finalizzati al potenziamento della rete nell'ottica di uniformare l'infrastruttura alle caratteristiche prestazionali richieste dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per i Corridoi TEN-T lungo l'itinerario Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro oltre che dal Regolamento UE 1315/2013.

- Sulla direttrice Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando) tale potenziamento sarà realizzato attraverso l'adeguamento delle caratteristiche prestazionali, quali il trasporto combinato P/C 80 (autostrada viaggiante), lunghezza massima dei treni a 750 m e carico assiale D4 (22,5 t/asse). Tale potenziamento della rete rientra nel progetto *"Potenziamento Metaponto - Sibari - Bivio Sant'Antonello (RFI)"*. La *fase prioritaria* prevede il potenziamento infrastrutturale delle principali stazioni dell'itinerario tra Metaponto e Bivio Sant'Antonello, con contestuali varianti di tracciato e soppressione dei passaggi a livello (PL). Il completamento delle opere finanziate è previsto entro il 2018. Gli interventi previsti nella *fase prioritaria* sono compresi nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012 – 2016 con un importo di 155 M€. Gli interventi previsti consentiranno di ottenere un potenziamento della linea in termini di prestazioni e tempi di percorrenza.

  Nello specifico, i principali interventi riguardano:

  - Adeguamento per sagoma P/C 80 galleria Roseto, tra Amendolara e

Montegiordano;

- Adeguamento interferenza per sagoma P/C 80 galleria San Martino, tra Amantea e Longobardi;
- Incremento della capacità dei binari di stazione di Amendolara (750 m).

Si sottolinea che sono già conclusi gli interventi per l'incremento della capacità dei binari di stazione di Torano (750 m).

- Sulla direttrice Tirrenica, tra le modifiche e miglioramenti previsti, sono da annoverare (RFI):
  - Velocizzazione Tirrenica Sud (Salerno – Reggio Calabria) i cui lavori, finalizzati all'incremento di velocità fino a 200 km/h sulla direttrice Battipaglia – Reggio Calabria, prevedono interventi di Upgrading tecnologico, di manutenzione straordinaria all'armamento, alla sede ferroviaria ed agli impianti di trazione elettrica, e interventi di varianti di tracciato. L'obiettivo è la riduzione del tempo di percorrenza tra Roma e Reggio Calabria stimabile in ca. 40 minuti per i servizi che percorrono lo shunt AV di Napoli ed effettuano sosta per servizio viaggiatori nelle stazioni di Salerno, Paola, Lamezia e Villa San Giovanni.
  - Adeguamento prestazionale Battipaglia – Reggio Calabria: sono previsti interventi diffusi, in parte già completati, per l'incremento prestazionale e tecnologico della linea Battipaglia – Reggio Calabria (velocizzazioni ambito ingressi stazione e sottopassi), adeguamento delle sagome delle gallerie Coreca e Fiumicello, upgrading tecnologico di apparati di stazione e del Posto Centrale di Reggio Calabria, Adeguamento tracciato della stazione di Gioia Tauro (nuovo ponte Petrace).

    Nello specifico sono in corso le opere di potenziamento finalizzate a:
    - modifica del PRG con nuovo tracciato della stazione di Gioia Tauro,
    - upgrading tecnologico (ACC) di Lamezia Terme Centrale, con nuovo PRG.

    Si precisa che tra gli interventi previsti per la Calabria nell'ambito del PON 2007-2013 (Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" 2007-2013, approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2007) 6318 del 07/12/2007 e finanziato dal FESR e dal fondo di rotazione nazionale), che opera con l'obiettivo di dotare le imprese di infrastrutture e servizi per la logistica e il trasporto delle merci, promuovendo, al tempo stesso, lo sviluppo economico e la competitività dei territori coinvolti e di tutta l'Italia, nell'Asse I (Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale) è previsto l'adeguamento della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria.
  - Variante di Cannitello con opere di mitigazione.

Si annoverano, inoltre, gli interventi infrastrutturali ferroviari programmati nel Piano Operativo Triennale 2016-2018 che, per il porto di Gioia Tauro, si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di Autorità Portuale sia da parte degli organi centrali di governo (ALI Calabria Gioia Tauro, PON 2014-2020/MIT).

Con particolare attenzione, si riporta:

- la realizzazione del Gateway ferroviario.

  Il soggetto attuatore della realizzazione e gestione, mediante concessione di durata trentennale, del "Nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro" (gateway ferroviario) è la ditta Sogemar Spa.

  Il gateway ferroviario è un'infrastruttura complementare al transhipment, in grado di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Con la realizzazione del terminal, Gioia Tauro punta ad essere un varco intermodale comunitario, inserendosi nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diverse modalità di trasporto.

  L'appalto rientra tra le opere previste dal Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro: una parte sotto forma di contributo pubblico, sono a carico dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, derivanti dal PON Reti e Mobilità 2014-2020, mentre un'altra parte sarà investita dal privato. Il gateway ferroviario si estenderà nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si svilupperà, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. Occuperà una superficie pari a 325 mila metri quadrati e avrà una lunghezza complessiva di nuovi binari di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1.064 nel terminal intermodale. È previsto il raccordo ferroviario ai capannoni per consentire il carico e scarico di vagoni al suo interno e l'inserimento nei tre binari esistenti di deviatori, in modo tale da rendere indipendente l'utilizzo dei singoli binari.

Tra gli interventi previsti nell'ambito dell'Area Logistica Integrata del Polo di Gioia Tauro, si annoverano gli interventi raggruppati nei seguenti cluster:

- Il cluster per il trasporto marittimo e terrestre (logistica generale), composto da interventi che riguardano sia l'ampliamento dell'infrastruttura portuale che l'incremento della dotazione infrastrutturale ferroviaria e stradale.

Nel seguito si riportano gli interventi ferroviari previsti:

- Adeguamento raccordi ferroviari in area portuale, prevede l'adeguamento di raccordi ferroviari in area portuale ed è articolato in due parti:
  - adeguamento del raccordo ferroviario tra il posto di controllo di San Ferdinando e il fascio di binari MCT,
  - adeguamento del raccordo ferroviario che consente il raggiungimento del fascio binari BLG.
- Potenziamento del posto di controllo di San Ferdinando allo standard di 750 metri, prevede il potenziamento del posto di controllo di San Ferdinando allo standard di 750 metri.
- Realizzazioni impianti raccordati in area ex-ASI1, prevede la realizzazione di aste ferroviarie raccordate con il posto di controllo di San Ferdinando al servizio dell'area industriale ex-ASI1.
- Riqualificazione del binario ferroviario al servizio dei magazzini del freddo in area ex-ASI2, prevede la connessione tramite ferrovia dei magazzini del freddo per lo stoccaggio delle merci localizzati nell'area ex-ASI2 alle reti ferroviarie TEN-T.
- Potenziamento del raccordo multimodale nord alle reti TEN-T, prevede l'elettrificazione del secondo binario e potenziamento al target 750 m; l'intervento contribuisce ad aumentare la dotazione infrastrutturale ferroviaria al servizio del terminal intermodale, nell'obiettivo di incrementare il livello di connessione alle reti TEN-T dei nodi legati alla logistica nell'area portuale.

Nel seguito si riportano gli interventi previsti in priorità 2, ove è prevista la conclusione dei lavori (collaudo) entro il 31 dicembre 2023 e se il contratto con l'impresa esecutrice dei lavori potrà essere firmato entro il 31 dicembre 2019:

- Raccordo ferroviario sud tra il porto e la rete TEN-T (I lotto), prevede la realizzazione di una infrastruttura ferroviaria (binario singolo) tra il porto di Gioia Tauro e la rete TEN-T, ai fini di un collegamento diretto al porto di Gioia Tauro per le merci in arrivo/partenza da/verso Sud.

- Il cluster di interventi per la logistica agroalimentare (polo del freddo) è ubicato all'interno dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando di competenza CORAP. Il territorio individuato è inserito nella seconda zona dell'agglomerato industriale (area ex-ASI2). La scelta localizzativa è legata alla garanzia dei collegamenti determinati dalla vicinanza con la rete autostradale e dalla facile raccordabilità con la rete ferroviaria. Il progetto generale prevede la realizzazione di magazzini del freddo, di diversa tipologia per l'interscambio delle merci a temperatura controllata di tipo

combinato ferro-gomma e di tipo tutto gomma.

Il collegamento ferroviario dei depositi combinati ferro-gomma avverrà tramite la linea già realizzata che si connette al raccordo ferroviario stazione di Rosarno – Porto di Gioia Tauro.

Nel seguito si riportano gli interventi ferroviari previsti:

- Realizzazione del terminal intermodale al servizio della piattaforma logistica agroalimentare in area ex-ASI2 (I lotto), prevede lo svolgimento della attività logistiche a supporto della piattaforma di stoccaggio agroalimentare localizzata nell'area ex-ASI2 a alle reti ferroviarie TEN-T.
- Espropri aree logistica del freddo (magazzini), prevede un investimento per espropriare aree su cui verranno realizzati n. 3 magazzini ferro-gomma di circa mq 9.600 ciascuno, e n. 3 magazzini gomma di circa mq 9.600 ciascuno, impianti a rete, piazzali di servizio.
- Logistica del freddo (Magazzini II lotto), prevede la realizzazione di n. 3 magazzini ferro-gomma di circa mq 9.600 ciascuno, e di n. 3 magazzini tutto gomma di circa mq 9.600 ciascuno, realizzazione degli impianti a rete, realizzazione dei piazzali; la stima dell'importo è relativa al fabbisogno complessivo; È in corso lo studio dell'ipotesi di indire un *project financing*.
- Adeguamento a modulo 750 m sulla tratta Rosarno-Paola, prevede l'adeguamento prestazionale del modulo a 750 m degli impianti lungo la tratta Rosarno-Paola.
- Raccordo ferroviario sud tra il porto e la rete TEN-T (I lotto), prevede la realizzazione di una infrastruttura ferroviaria (binario singolo) tra il porto di Gioia Tauro e la rete TEN-T, ai fini di un collegamento diretto al porto di Gioia Tauro per le merci in arrivo/partenza da/verso Sud.
- Realizzazione del terminal intermodale al servizio della piattaforma logistica agroalimentare in area ex-ASI2 (I lotto), prevede lo svolgimento della attività logistiche a supporto della piattaforma di stoccaggio agroalimentare localizzata nell'area ex-ASI2 a alle reti ferroviarie TEN-T.

- Il cluster interventi di integrazione territoriale (ZES) svolge un ruolo di integratore territoriale all'interno di ALI del Polo di Gioia Tauro, anche attraverso l'attivazione della ZES.

Tra gli interventi da prevedere rientra l'adeguamento della lunghezza del modulo del binario a 750 m sulle stazioni comprese nella tratta da Paola a Rosarno e da realizzarsi anche nell'ambito dell'impianto di San Ferdinando (a servizio del porto di Gioia Tauro). Oltre all'adeguamento al modulo 750 per la Stazione di San Ferdinando, sarebbe

auspicabile anche l'attivazione del secondo binario di collegamento con Rosarno per una piena competitività del trasporto su ferro (Fonte RFI).

Si richiama, infine, il progetto per la realizzazione del "Terminal Intermodale a servizio della seconda zona industriale dell'agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando", che si inquadra nel più ampio piano per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, dell'area portuale e retro portuale, elaborato dal Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle Attività Connesse allo Sviluppo dell'area di Gioia Tauro, istituito con DPR 23/05/2007 (fonte REL progetto def intermodale 2° zona - CORAP).

All'interno di tale progetto sono state individuate anche le aree destinate all'intervento in esame, quale supporto della seconda zona industriale di competenza specifica del Consorzio ASI (CORAP) di Reggio Calabria. Il Consorzio ASI, a seguito di tale precitato Piano, ha quindi predisposto uno studio di fattibilità, propedeutico all'Accordo di Programma Quadro, tenendo conto delle attività imprenditoriali esistenti e potenziali, individuando le iniziative da promuovere per lo sviluppo della produzione e degli scambi, nonché gli interventi infrastrutturali da finanziare. La proposta del "Piano degli interventi infrastrutturali per lo sviluppo della II^ zona industriale e delle aree consortili connesse al Piano di sviluppo strategico per l'area ampia di Gioia Tauro", approvato dal Consorzio, è stato quindi trasmesso al Commissario Delegato il quale ne ha comunicato l'approvazione con nota prot. n. 51/CD/S/10.1 del 14/05/2009.

Il progetto in esame è stato quindi inserito nell'APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" sottoscritto in data 28/09/2010, tra le opere finanziabili con eventuali economie o nuove risorse assegnabili in caso di rimodulazione. A seguito di quanto anzidetto, si è pertanto reso necessario procedere con la elaborazione del Documento Preliminare alla Progettazione (DPP) e la progettazione preliminare in esame. L'intervento si inserisce all'interno del Polo intermodale di Gioia Tauro e della programmazione del CORAP, attraverso l'incentivazione all'insediamento nel retroporto di attività logistiche e più in generale produttive sensibili alla presenza del porto. Si delinea così, la strategia del Consorzio volta a sostenere e rafforzare le funzioni di intermodalità dell'intera area, attraverso la realizzazione del Terminal Intermodale, per favorire ed incentivare l'insediamento, nel retroporto, delle attività imprenditoriali legate al ciclo della logistica e produttive. La caratteristica primaria di tale intervento infrastrutturale si sostanzia nella funzione di servizio intermodale ferro/gomma per tutte le imprese insediate nelle aree industriali ASI dell'agglomerato di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando e, quindi, poste al di fuori dell'area demaniale/portuale evitando gli elevati costi di movimentazione, oltre i tempi eccessivi di transito in entrata/uscita e lavorazione, che le imprese – poste al di fuori di tale area – dovrebbero sostenere. L'intervento si colloca in diretta connessione sia con la rete ferroviaria nazionale (direttrice Reggio Calabria - Battipaglia), attraverso la linea di

binari allacciata con la stazione di Rosarno, che a sua volta costituisce anche la linea di collegamento con l'area portuale, sia direttamente con la rete autostradale A2 Salerno - Reggio Calabria. Pertanto, non vi è dubbio che l'intervento in oggetto è da considerare rilevante per rendere ottimale, efficace ed efficiente la linea strategica regionale finalizzata a favorire l'insediamento delle imprese logistiche e produttive nel retro porto, costituito dalle aree industriali dell'agglomerato CORAP di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando. Il progetto rimarca quindi le finalità del DPP, che ne individua un elemento fondamentale per la formazione di un grande parco d'impresa all'interno dell'Agglomerato Industriale, inteso come un complesso di infrastrutture e servizi di supporto alle attività imprenditoriali che rientrano tra le funzioni istituzionali proprie del CORAP.

L'area interessata dal progetto in esame è inserita all'interno del territorio del Comune di San Ferdinando (RC) posto a Sud dell'asse stradale di collegamento tra il Porto di Gioia Tauro e l'autostrada A2, a Sud – Ovest della stazione ferroviaria di Rosarno della rete nazionale (linea FS Battipaglia – Reggio Calabria) e precisamente interessa la Seconda Zona Industriale dell'agglomerato ASI di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando (fig. 7).

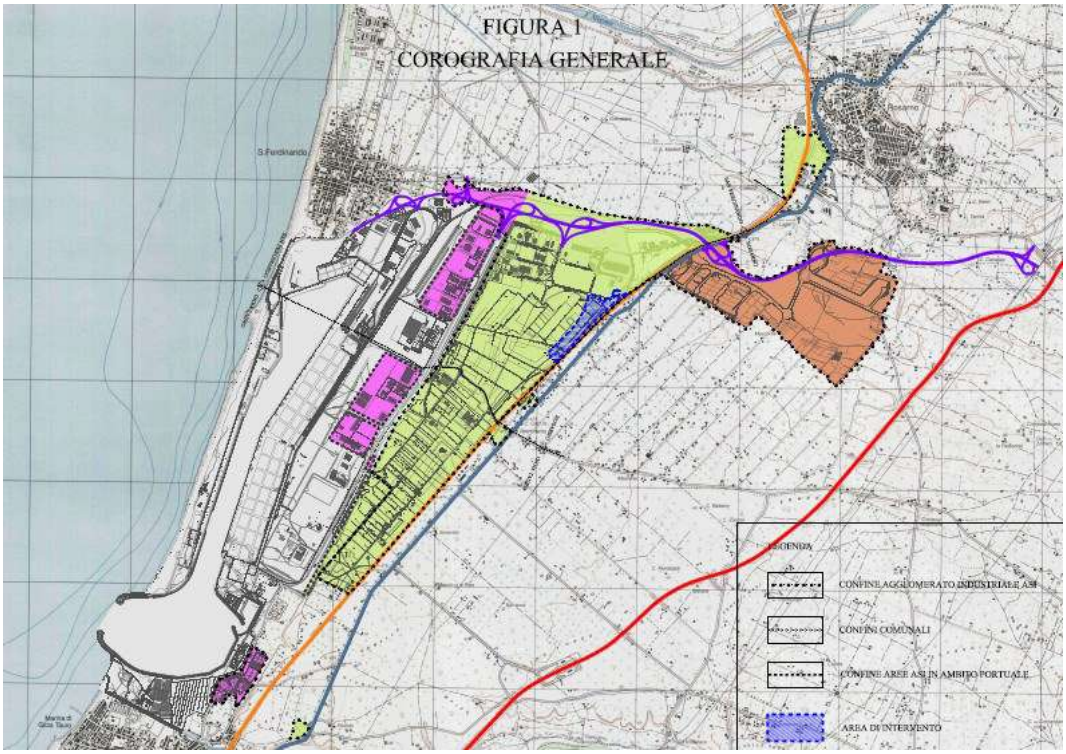


Fig. 7 - Corografia generale porto di Gioia Tauro

Il territorio individuato rientra nel contesto generale dell'assetto infrastrutturale strettamente legato all'Agglomerato Industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando e delle aree limitrofe, come stabilito dal PRT (Piano Regolatore Territoriale) del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria, approvato con Determina Dirigenziale n. 1 del 22/01/2014, RG n. 103 del 24/01/2014,

Settore 15 “Pianificazione Territoriale – Urbanistica – Espropri – Concessioni Demaniali” della Provincia di Reggio Calabria. Dal punto di vista morfologico le aree in esame sono caratterizzate da un andamento articolato, nel particolare l’area su cui si andrà ad effettuare l’opera comporta la sistemazione plano-altimetrica ed il terreno presenta un andamento sub-pianeggiante con avvallamenti. L’area limitrofa è in parte caratterizzata da un andamento morfologico del terreno praticamente pianeggiante, essendo già stato oggetto della sistemazione plano-altimetrica durante l’esecuzione dei lavori di cui al progetto “PS22 – Sistemazione del sedime della 2° zona industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando”. L’area individuata per l’intervento, ha un uso attuale agricolo, con la presenza di manufatti ed insediamenti agricoli, la stessa è anche limitrofa ad aree già acquisite dal Consorzio, urbanizzate ed in buona parte interessate da insediamenti industriali. La zona interessata è strettamente connessa con la rete nazionale della mobilità su ruote e su nave, attraverso il sistema di viabilità interno all’agglomerato industriale e all’asse stradale di collegamento Porto di Gioia Tauro – Autostrada A2 Salerno - Reggio Calabria.

Il sistema ferroviario in progetto è interconnesso alla rete nazionale della linea FS Battipaglia - Reggio Calabria ed al Porto di Gioia Tauro, attraverso un binario esistente di collegamento tra l’area interessata ed i binari di raccordo che mettono in comunicazione il porto e la Stazione di Rosarno (fig. 8).

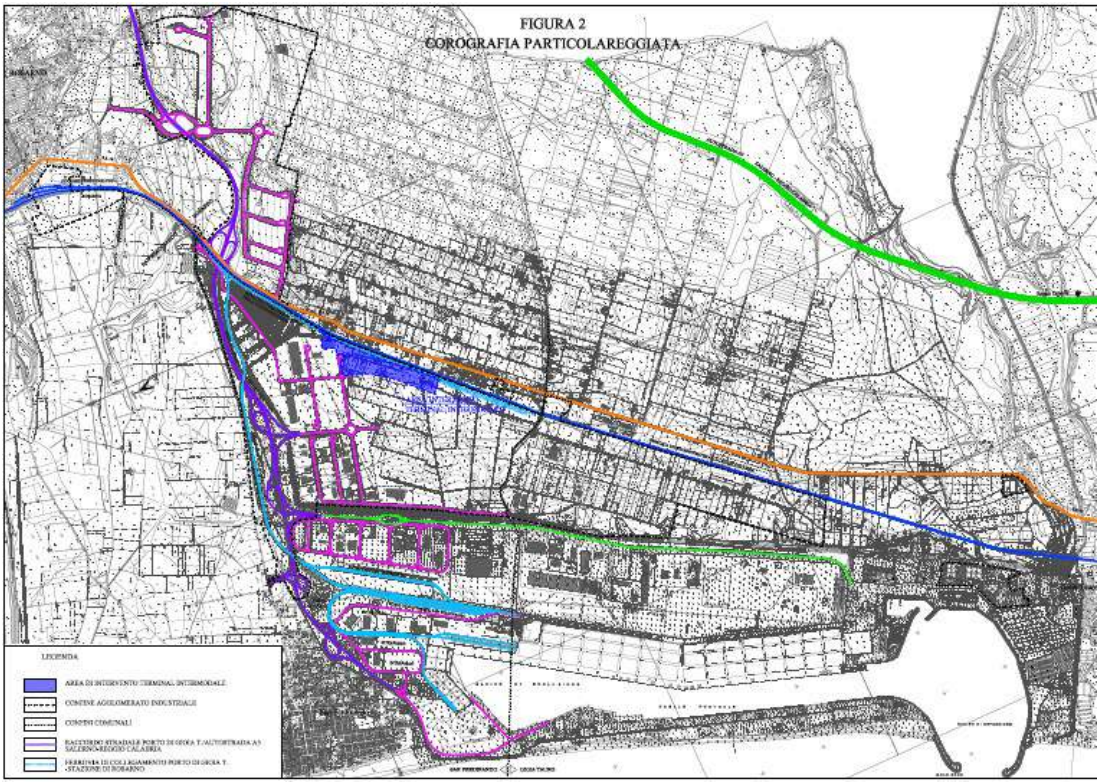


Fig. 8 - Corografia particolareggiata porto di Gioia Tauro.

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici, l’intervento risulta conforme alle previsioni del vigente PRT Consortile, infatti l’area interessata risulta destinata ad “Area per Terminal Intermodale – TI”, attività adeguate e viabilità di Piano.

I requisiti posti a base della progettazione dell'intervento (fig. 9), sono costituiti dalla realizzazione di un Terminal Intermodale formato da:

- un modulo operativo di arrivo e partenza, composto da un fascio di tre binari di presa e consegna con lunghezza non inferiore a 750 m, connessi al binario esistente di raccordo con i binari di collegamento tra la Stazione Ferroviaria di Rosarno ed il Porto di Gioia Tauro;
- via di corsa per le gru di piazzale del modulo operativo;
- aree per la sosta e la mobilità dei veicoli necessari al trasbordo ferro/gomma;
- piazzali per la circolazione, la sosta dei mezzi e deposito merci e container;
- edifici per il controllo e di servizio, sistemi di sicurezza del terminal;
- sistema della viabilità stradale e sosta, esterna al terminal;
- completamento del raccordo ferroviario esterno al terminal;
- realizzazione di un sistema di generazione da fonte solare fotovoltaica per l'alimentazione della rete di illuminazione pubblica stradale e del terminal.

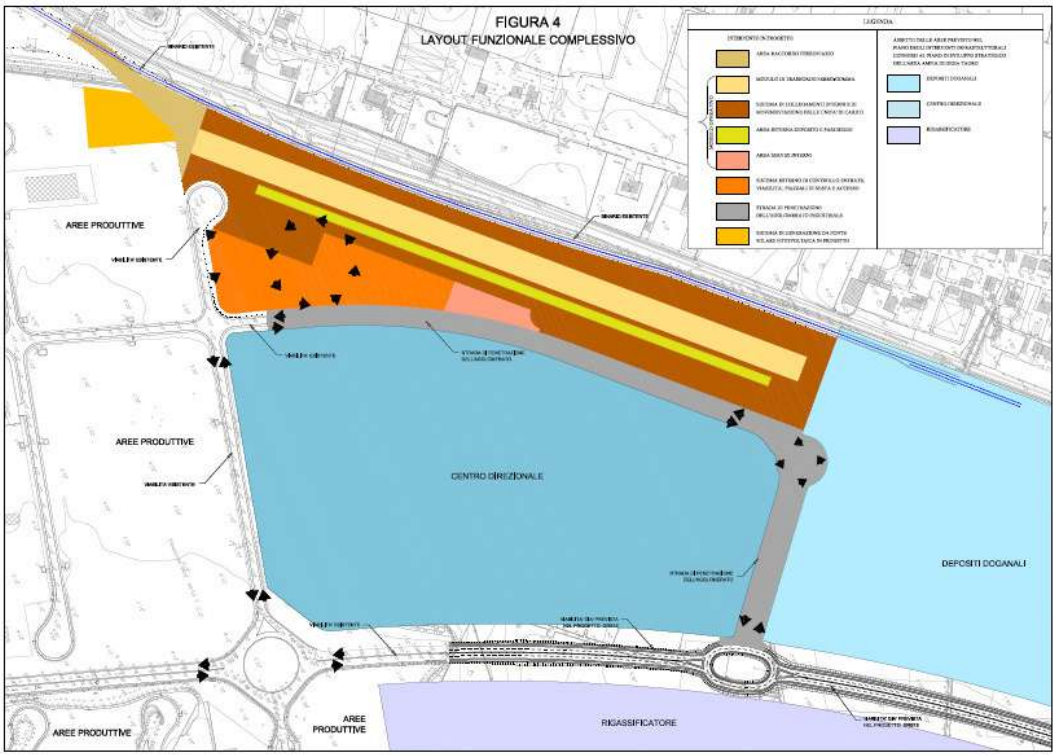


Fig. 9 - Layout funzionale complessivo

Sotto il profilo dei limiti posti all'intervento, derivanti dagli aspetti relazionali legati alle infrastrutture, si prendono in considerazione la viabilità esistente, la viabilità prevista in altri progetti già elaborati dal Consorzio (Progetto GRS16) e quella prevista nello strumento urbanistico vigente, le infrastrutture a rete già realizzate e quelle previste. Non di meno è da considerare la caratteristica del collegamento ferroviario, definito dal binario esistente di supporto alla seconda zona industriale, il quale mette in comunicazione il terminal in progetto con il raccordo ferroviario tra il Porto di Gioia Tauro e la Stazione ferroviaria di Rosarno della rete nazionale RFI.

Alla luce di quanto detto, si è individuata una soluzione progettuale (fig. 10). La soluzione progettuale consente un uso diretto ed immediato, ovvero funzionale e fruibile, del Terminal Intermodale, non subordinato alla realizzazione di opere previste in altri progetti e nel PRT (tratto stradale Progetto GRS16 e strade di smistamento e penetrazione del PRT), che implicano anche la realizzazione di impianti a rete aggiuntivi rilevanti e che richiedono un notevole investimento, come indicato nel layout funzionale complessivo dell'intervento. Adottando questa soluzione, invece, si utilizza la viabilità esistente a servizio dei lotti industriali delle aree limitrofe, che permette il collegamento da una parte al Terminal in progetto, fino al sistema esterno di controllo entrate, e dall'altra alla rotatoria dell'asse principale esistente dell'agglomerato industriale, permettendo il legame diretto con il raccordo stradale Porto - Autostrada A2. Come già prima esposto, occorre precisare che l'individuazione dell'area dell'intervento è vincolata/obbligata, dalle previsioni di sviluppo dell'intera zona e dalla posizione delle infrastrutture esistenti (strade, binari di connessione e infrastrutture a rete tecnologiche). In definitiva, si può affermare che con tale soluzione si riducono, per quanto possibile, gli investimenti sfruttando tutte le risorse presenti, limitando i costi di realizzazione;

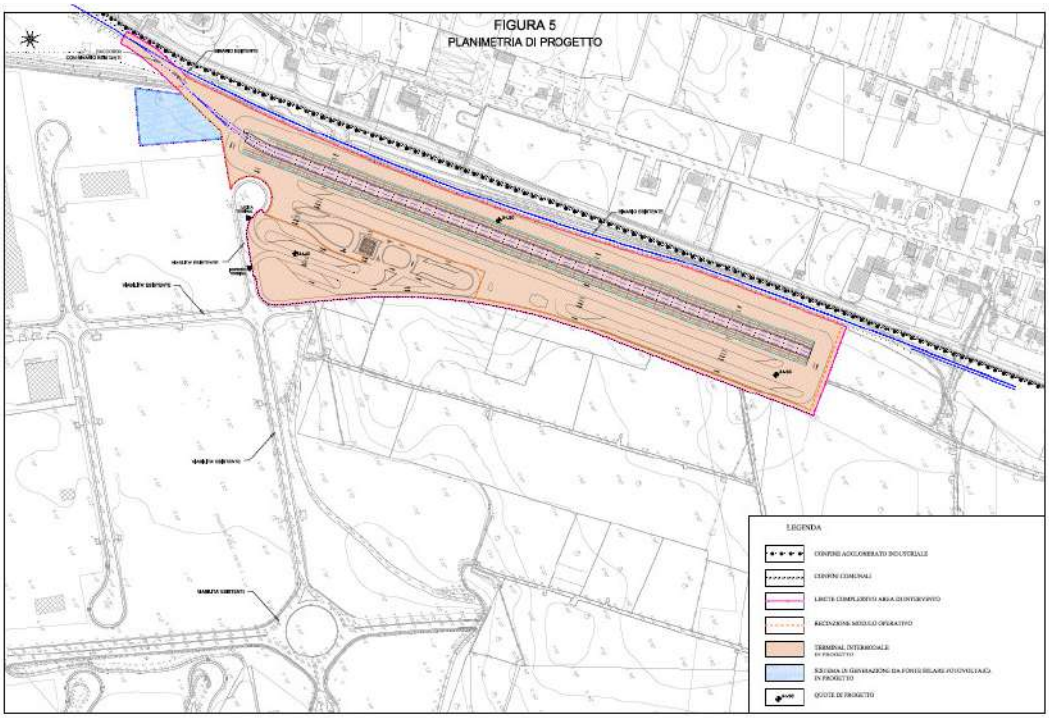


Fig. 10 - Planimetria di progetto

Dal punto di vista funzionale, la soluzione selezionata, si ritiene la più idonea in quanto si collega direttamente al sistema infrastrutturale esistente legato alla mobilità su gomma e ferroviario dell'agglomerato. Infatti, in tal modo, non è necessaria la realizzazione di infrastrutture viarie aggiuntive rispetto a quelle già presenti. Allo stesso modo, gli impianti a rete già realizzati, saranno di supporto funzionale alla nuova struttura, ottimizzando i collegamenti. Appare chiara, quindi, la validità della scelta operata anche dal punto di vista economico, che consente la riduzione dei costi

di realizzazione, evitando l'esecuzione di opere onerose la cui assenza non ne preclude comunque la funzionalità, mettendo in atto un positivo rapporto costi benefici.
Dal punto di vista delle problematiche connesse all'inserimento ambientale, la scelta praticata non presenta alternative rispetto ad altre esaminate, considerate le caratteristiche intrinseche ed estrinseche del tipo di opera. Infatti, l'intera area è sottoposta a vincolo paesaggistico ambientale e qualunque altra alternativa non avrebbe avuto incidenza diversa da quella scelta, anche dal punto di vista dell'incremento di traffico.
Le stesse valutazioni valgono per le preesistenze archeologiche, considerato che tale aspetto è stato affrontato in sede di verifica preliminare, così come stabilito dall'art. 95 del D.Lgs. n. 163/2006, verificando che le risultanze di queste indagini influiscono allo stesso modo in entrambe le soluzioni progettuali alternative studiate.
Infine, oltre agli interventi sopraccitati, sono da riportare seguenti interventi considerati invarianti realistici e maturi e che interessano il Macronodo di Gioia Tauro:

- avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL;
- interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'upgraded a modulo 1.000 e sagoma P/C 80 della tratta ferroviaria Paola – Cosenza – Sibari, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti;
- realizzazione di un rapporto di fattibilità per la linea ferroviaria Salerno – Battipaglia – Reggio Calabria con caratteristiche di tipo AV e specifiche tecniche di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, specificazione delle caratteristiche tecniche in relazione ai costi medi di realizzazione negli altri paesi europei di AV sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile, introducendo ipotesi di realizzazione alternativa sulla direttrice tirrenica, sulla direttrice ionica e su quella mediana della Calabria. Interlocuzione con la Commissione UE e con il Governo Nazionale sulla base del Rapporto di Fattibilità;
- realizzazione dello studio di fattibilità della linea AV, in relazione anche alle caratteristiche tecniche specificate nel rapporto di fattibilità.
- realizzazione del progetto della linea AV in relazione allo studio di fattibilità.

Si riportano, infine, i seguenti invarianti realistici e maturi che interessano:
Area del Porto di Gioia Tauro:

- potenziamento delle strutture ferroviarie e stradali nelle aree di sviluppo industriale - Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali e ferroviarie portuali: asse attrezzato RFI Completamento interventi APQ 2010 (riportati anche per la rete ferroviaria) RF/02 - Collegamento Ferroviario Gioia Tauro - Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia Reggio Calabria. Costruzione della nuova SSE (Sotto Stazione

Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento della SSE di Sambiase (riportati anche per la rete ferroviaria) (Piano Regionale dei Trasporti, Regione Calabria, 2016).

Area Integrata Crotone

Allo stato attuale l'area è attraversata dalla linea ferroviaria Jonica, e Crotone è servita tramite la stazione di Crotone (234+966).

La linea ferroviaria Jonica in tale tratto non è elettrificata, è a singolo binario, e inoltre, essendo codificata come P/C 32 e C3L, consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.620 mm sopportando un carico assiale massimo di 20 ton/asse, ovvero 7,2 ton/m.

Ad oggi non è previsto il transito di treni merci e, inoltre, la linea Jonica, nel tratto Rocca Imperiale - Reggio Calabria, escluso il tratto Reggio Calabria - Melito Porto Salvo, non consente il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, corrispondenti a circa 2,9 m.

La stazione ferroviaria di Crotone è classificata come stazione silver (con impianti medio-piccoli, secondo la classificazione RFI) e non è collegata direttamente tramite infrastruttura ferroviaria, né al porto, né all'aeroporto, né all'agglomerato industriale di Crotone, anche se quest'ultimo è costeggiato dalla line ferroviaria.

L'aeroporto di Crotone - Sant'Anna, noto anche come Aeroporto "Pitagora", situato a 15 km a sud della città di Crotone, lungo la SS106 in direzione di Catanzaro da cui dista circa 40 km, nel territorio comunale di Isola di Capo Rizzuto.

Dista dalla stazione 13,2 km, come mostrato in fig. 11, e dista dal tratto ferroviario, percorrendo la SS106, 6,8 km come mostrato in fig. 12.

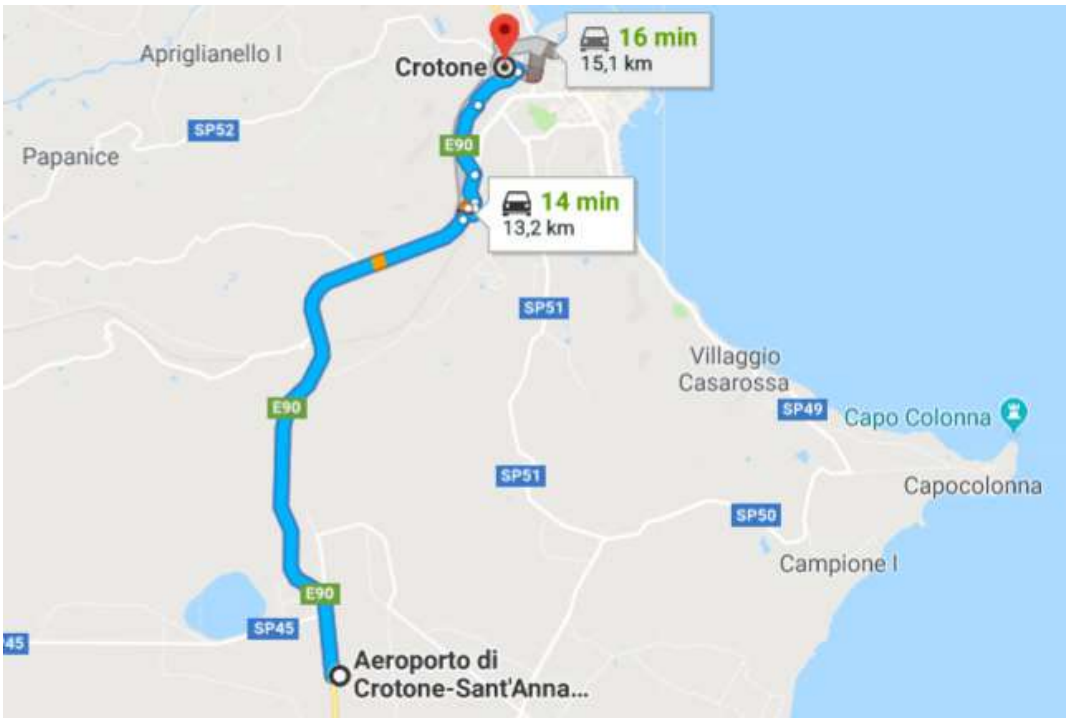


Fig. 11 - Distanza Aeroporto di Crotone e stazione ferroviaria di Crotone.

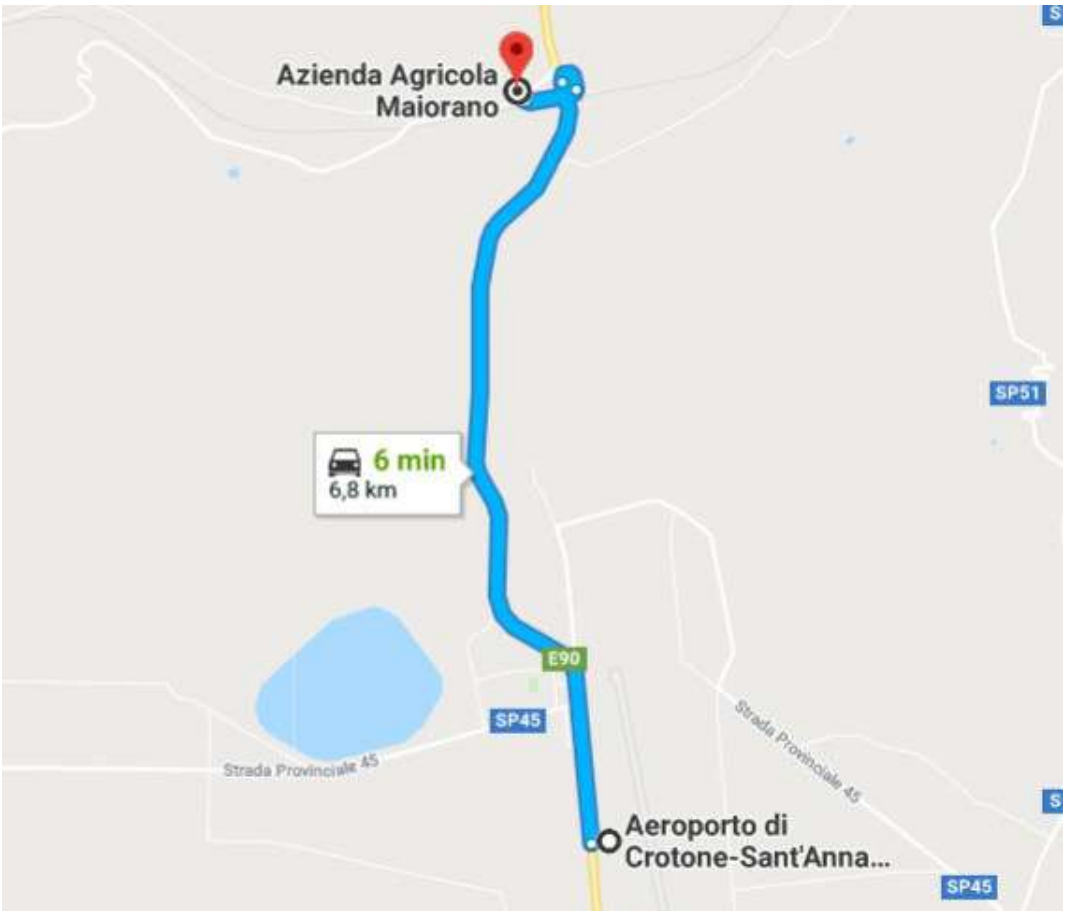


Fig. 12 - Distanza Aeroporto di Crotone e Linea ferroviaria Jonica.

La stazione dista dal porto 1 Km (percorrendo la Viale Regina Margherita e Via Miscello da Ripe) come in fig. 13.

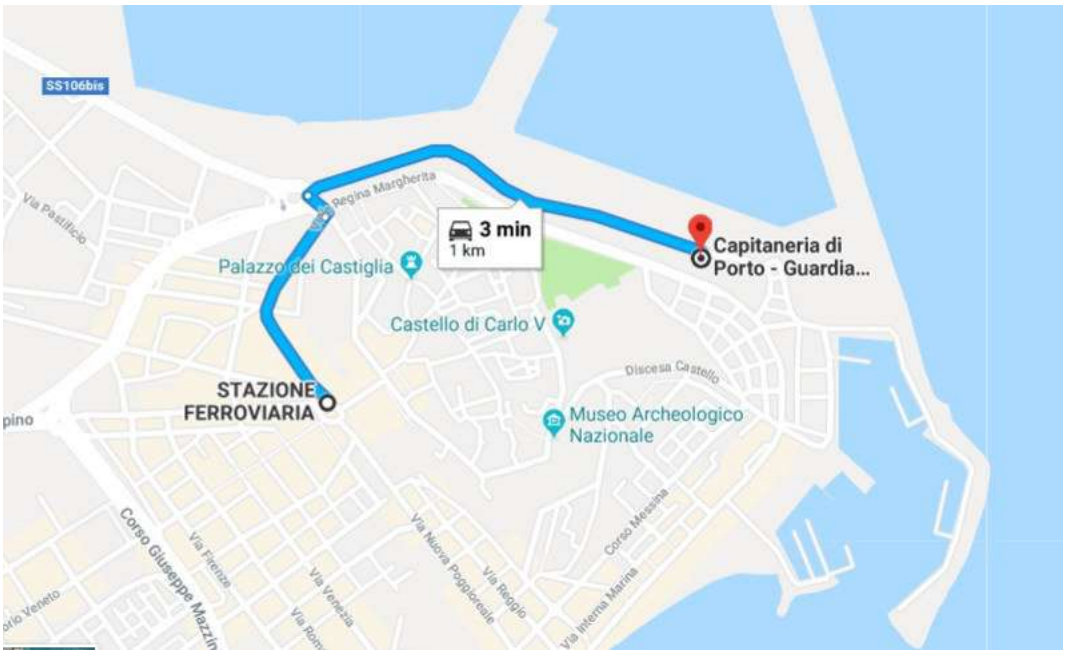


Fig. 13 - distanza Aeroporto di Crotone e Linea ferroviaria Jonica.

Il porto, l'agglomerato industriale e l'aeroporto non sono tra loro connessi tramite infrastruttura ferroviaria.

Riguardo gli Interventi in atto e finanziati, in data 16 maggio 2017 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra RFI, la Regione Calabria ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per realizzare un programma di interventi tesi al potenziamento complessivo della linea jonica da Rocca Imperiale a Melito di Porto Salvo entro il 2021.
Gli interventi principali consistono in:

- istituzione del rango C;
- rinnovo dell'armamento;
- soppressione dei PL;
- upgrading tecnologico dei sistemi di sicurezza e segnalamento.

Gli interventi di velocizzazione includono gli itinerari di ingresso in stazione (deviate a 60 km/h), interventi all'SCMT ed al segnalamento.
La diponibilità economica per gli interventi previsti è di 307 Mln € a carico delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, attualmento in corso di incremento con fondi CIPE.
Riguardo gli interventi previsti, ad oggi non sono risultano nuovi scenari oltre a quelli sopra riportati.
Si riporta, comunque, la volontà della Regione Calabria, di far inserire la Linea jonica nella rete TEN- T, come si evince nella DGR n.190/2017, recante "Piano Regionale dei Trasporti – Attuazione – Linea Ferroviaria Jonica Inserimento nella rete europea TEN-T Comprehensive – Tratta Melito Porto Salvo – Sibari", che potrebbe agevolmente portare ad una elettrificazione ed un raddoppio di binario della linea Jonica.
Al fine di uniformarsi alle caratteristiche della direttrice tirrenica con la quale è collegata tramite la trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido, sarebbe poi auspicabile prevedere anche l'incremento della capacità dei binari di stazione di Crotone (modulo 750 m) ed il conseguente potenziamento infrastrutturale della tratta Jonica da Crotone a Catanzaro Lido e della trasversale Catanzaro Lido - Lamezia Terme, con infrastruttura codificata come P/C 45 e D4L, al fine di garantire il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm sopportando un carico assiale massimo di 22,5 ton/asse, ovvero 8,0 ton/m e consentendo, quindi, il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m.
Per quanto riguarda i servizi eserciti, la tab. 13 riporta il flusso treni e del reticolo logistico allo stato attuale.

Tab. 13 - Servizi in transito presso la stazione di Crotone (RFI)

Stazione	**Servizio**	**Traffico**
Crotone	viaggiatori	12 coppie + 2 IC treni/giorno
Crotone	Treno merci	Non effettua traffico

Oltre agli interventi sopraccitati, sono considerati interventi invarianti realistici e maturi quelli di seguito riportati:

- avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL;
- interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della linea ferroviaria Jonica nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Costituiscono, infine, interventi invarianti ferroviari il potenziamento infrastrutturale, l'integrazione urbana e l'integrazione intermodale della ferrovia Jonica, ed in particolare:

- ferrovia jonica larg: attuare innalzamento a rango C;
- ferrovia jonica larg: ripristinare integralmente l'operatività dei binari di stazione lungo la Ferrovia Jonica, evitando ulteriori amenti di stazioni in fermate, a tutela della capacità della rete; eliminare passaggi a livello;
- ferrovia jonica larg: predisporre fattibilità raddoppio in affiancamento;
- ferrovia jonica larg: ferrovia avviare i lavori per l'elettrificazione della linea nel tratto Melito di Porto Salvo – Sibari;
- integrazione urbana: avviare la rigenerazione del patrimonio in disuso/abbandono per fini sociali e/o collettivi;
- integrazione urbana: potenziare il sistema dei sottopassi e dei sovrappassi atti a favorire l'attraversamento, in maniera sicura e verde, della ferrovia;
- nuove funzioni, mobilità auto e bus: intervenire sui piazzali esterni delle stazioni con potenziamenti atti a consentire l'interscambio modale e favorire l'utilizzo del vettore ferroviario;
- nuove funzioni, mobilità ciclo-pedonale: integrare la ferrovia con gli itinerari pedonali, turistici e religiosi; integrare la ferrovia con la ciclovia della Magna Grecia;
- nuove funzioni, mobilità porti: integrare la ferrovia con i nodi della rete portuale regionale; nuove funzioni, mobilità ferrovia: sviluppare i percorsi storici, sul tracciato attuale come prospettiva di sviluppo da considerare per la ferrovia jonica: dal treno della Magna Grecia, al primo treno dello stato italiano. (Piano Regionale dei Trasporti, Regione Calabria, 2016).

Area Integrata Vibo Valentia

Allo stato attuale l'area di Vibo Valentia è servita dalla linea ferroviaria Tirrenica, tramite la stazione di Vibo Pizzo (282+321) e dalla linea lenta Tirrenica, tramite la Stazione di Vibo Marina (15+167).

La linea ferroviaria Tirrenica è elettrificata, a binario doppio, ed inoltre, essendo codificata come P/C 45 e D4L, consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm sopportando un carico assiale massimo di 22,5 ton/asse, ovvero 8,0 ton/m e consentendo, quindi, il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, corrispondenti a circa 2,9 m.

La linea ferroviaria lenta Tirrenica è elettrificata, a singolo binario, ed inoltre, essendo codificata come P/C 45 e D4L, consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm sopportando un carico assiale massimo di 22,5 ton/asse, ovvero 8,0 ton/m e consentendo, quindi, il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi corrispondenti a circa 2,9 m.

La stazione ferroviaria di Vibo Marina è ad oggi classificata come stazione BRONZE con frequentazione pari a 47 persone.

La stazione di Vibo Pizzo è ad oggi classificata come stazione come stazione SILVER con frequentazione pari a 394 persone.

La stazione ferroviaria di Vibo Marina non è collegata direttamente tramite infrastruttura ferroviaria, né all'Aeroporto, né alle seguenti aree:

- area Industriale "Porto Salvo";
- area industriale aeroporto.

ma risulta esistere un collegamento con binario tra l'area industriale "Porto Salvo", in corrispondenza dell'area Nuovo Pignone, con la stazione TRAINITI, sulla linea lenta Tirrenica.

La stazione ferroviaria di Vibo Pizzo non è collegate direttamente tramite infrastruttura ferroviaria, né all'Aeroporto, né alle seguenti aree:

- area Industriale "Porto Salvo";
- area industriale aeroporto.

Per quanto concerne invece il porto, la stazione di Vibo-Pizzo non è collegata direttamente tramite infrastruttura ferroviaria, mentre è collegata la stazione ferroviaria di Vibo Marina, tramite un collegamento ferroviario con l'area portuale che però non risulta utilizzato.

Riguardo gli interventi in atto e finanziati, tra le modifiche e i miglioramenti previsti che riguardano la linea Tirrenica veloce, e che interessano la stazione di Vibo Pizzo, sono da annoverare (fonte RFI):

- velocizzazione Tirrenica Sud (Salerno – Reggio Calabria) con upgrading tecnologico e varianti di tracciato;

- variante di Cannitello con opere di mitigazione.

Per quanto concerne l'adeguamento prestazionale Battipaglia – Reggio Calabria, che interessa la stazione di Vibo-Pizzo, sono previsti interventi diffusi, in parte già completati, per l'incremento prestazionale e tecnologico della linea Battipaglia – Reggio Calabria (velocizzazioni ambito ingressi stazione e sottopassi), adeguamento delle sagome delle gallerie, upgrading tecnologico di apparati di stazione e del Posto Centrale di Reggio Calabria. In particolare sono in corso le opere di potenziamento finalizzate a:

- modifica del PRG con nuovo tracciato della stazione di Gioia Tauro (2018);
- upgrading tecnologico (ACC) di Lamezia Terme Centrale, con nuovo PRG (2018).

Infine, oltre agli interventi sopraccitati, sono considerati interventi invarianti realistici e maturi quelli di seguito riportati:

- avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL;
- interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'upgraded a modulo 1000 e sagoma P/C 80 della tratta ferroviaria Paola – Cosenza – Sibari, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti (che consente il collegamento con il Corridoio Scandinavian Europeo);
- realizzazione di un rapporto di fattibilità per la linea ferroviaria Salerno – Battipaglia – Reggio Calabria con caratteristiche di tipo AV e specifiche tecniche di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, specificazione delle caratteristiche tecniche in relazione ai costi medi di realizzazione negli altri paesi europei di AV sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile, introducendo ipotesi di realizzazione alternativa sulla direttrice tirrenica, sulla direttrice ionica e su quella mediana della Calabria. Interlocuzione con la Commissione UE e con il Governo Nazionale sulla base del Rapporto di Fattibilità;
- realizzazione dello studio di fattibilità della linea AV, in relazione anche alle caratteristiche tecniche specificate nel rapporto di fattibilità. Realizzazione del progetto della linea AV in relazione allo studio di fattibilità. Costituisce intervento eseguibile la realizzazione dell'alta velocità sulla base dei risultati dello studio di fattibilità (Piano Regionale dei Trasporti, Regione Calabria, 2016).

Area Integrata di Corigliano Calabro

Allo stato attuale l'area del porto di Corigliano Calabro e l'agglomerato industriale di Schiavonea è servita dalla linea ferroviaria Jonica, tramite la stazione di Corigliano Calabro (136+943).

La linea ferroviaria Jonica in tale tratto non è elettrificata, è a singolo binario, ed inoltre, essendo codificata come P/C 32 e C3L, consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.620 mm sopportando un carico assiale massimo di 20 ton/asse, ovvero 7,2 ton/m.

Ad oggi non è previsto il transito di treni merci e, inoltre, la linea Jonica, nel tratto Rocca Imperiale - Reggio Calabria, escluso il tratto Reggio Calabria - Melito Porto Salvo, non consente il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, corrispondente a circa 2,9 m.

La stazione ferroviaria di Corigliano Calabro è classificata come stazione bronze (con piccoli impianti e con bassa frequentazione, secondo la classificazione RFI) e non è collegata direttamente tramite infrastruttura ferroviaria né al porto né all'agglomerato industriale. Essa dista dal porto 5,9 Km (percorrendo la Via Provinciale per circa 2,5 Km e poi la SS106 per circa 1,9 km) e dall'agglomerato industriale 3,8 km (precorrendo la SS106 per circa 2 km).

Il porto e l'agglomerato industriale non sono tra loro connessi tramite infrastruttura ferroviaria.

Riguardo gli interventi in atto e finanziati, in data 16 maggio 2017 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra RFI, la Regione Calabria ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per realizzare un programma di interventi tesi al potenziamento complessivo della linea jonica da Rocca Imperiale a Melito di Porto Salvo entro il 2021.

Gli interventi principali consistono in:

- istituzione del rango C;
- rinnovo dell'armamento;
- soppressione dei PL;
- upgrading tecnologico dei sistemi di sicurezza e segnalamento.

Gli interventi di velocizzazione includono gli itinerari di ingresso in stazione (deviate a 60 km/h), interventi all'SCMT ed al segnalamento.

Riguardo gli interventi previsti, si annovera l'elettrificazione della tratta Corigliano – Sibari, che rientra nell'ottica di collegare il porto di Corigliano e l'area industriale, con il corridoio Scandinavia Mediterraneo, ovvero con la direttrice Metaponto – Sibari – Bivio Sant'Antonello – Gioia Tauro (San Ferdinando).

Si ricorda che nell'ambito degli investimenti nel medio/lungo termine, RFI ha previsto interventi finalizzati al potenziamento della rete. L'obiettivo è quello di uniformare l'infrastruttura alle caratteristiche prestazionali richieste dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per i Corridoi TEN-T lungo l'itinerario Metaponto – Sibari – Bivio

Sant'Antonello – Gioia Tauro oltre che dal Regolamento UE 1315/2013.
Tale potenziamento sarà realizzato attraverso l'adeguamento delle caratteristiche prestazionali, quali:

- trasporto combinato PC/80 (autostrada viaggiante);
- lunghezza massima dei treni: 750 m;
- carico assiale: D4 (22,5 t/asse).

Tra gli interventi previsti nella zona industriale CORAP, si annovera la realizzazione di una piattaforma logistica agroalimentare.
Tale piattaforma ha come finalità la raccolta, lo stoccaggio, in particolare a temperatura controllata, e lo smaltimento di grosse partite agroalimentari e ortofrutticole o deperibili in genere, sia in ingresso, sia in uscita, garantendo sempre il mantenimento di un alto livello di sicurezza sulla freschezza dei prodotti.
Elemento caratterizzante del centro è sicuramente l'attività di prima accoglienza dei prodotti, del loro stoccaggio e del confezionamento, attraverso la localizzazione e realizzazione di opportuni ed adeguati locali di conservazione.
Risulta chiaro che l'iniziativa ha come principale obiettivo quello di rendere servizio essenziale alle imprese operanti nell'area in questione, in maniera molto mirata; a confronto si è mirato a un comparto produttivo specifico, quello agroalimentare appunto, in modo da specializzare i servizi offerti per ottenere il massimo vantaggio competitivo.
La conseguenza del concetto citato è una struttura con caratteristiche ben precise, che costituiscono i parametri imprescindibili del progetto.
Per quanto concerne l'aspetto infrastrutturale ferroviari, non sono previsti interventi di raccordo ferroviario tra la piattaforma agroalimentare e la stazione ferroviaria di Corigliano Calabro (fonte documento CORAP).

Infine, oltre agli interventi sopraccitati, sono considerati interventi invarianti realistici e maturi quelli di seguito riportati:

- avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL;
- interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della linea ferroviaria Jonica nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti (Piano Regionale dei Trasporti, Regione Calabria, 2016).

Costituiscono, infine, interventi invarianti ferroviari il potenziamento infrastrutturale, l'integrazione urbana e l'integrazione intermodale della ferrovia Jonica, ed in particolare:

- ferrovia jonica larg: attuare innalzamento a rango C;
- ferrovia jonica larg: ripristinare integralmente l'operatività dei binari di

stazione lungo la Ferrovia Jonica, evitando ulteriori amenti di stazioni in fermate, a tutela della capacità della rete; eliminare passaggi a livello;

- ferrovia jonica larg: predisporre fattibilità raddoppio in affiancamento;
- ferrovia jonica larg: ferrovia avviare i lavori per l'elettrificazione della linea nel tratto Melito di Porto Salvo – Sibari;
- integrazione urbana: avviare la rigenerazione del patrimonio in disuso/abbandono per fini sociali e/o collettivi;
- integrazione urbana: potenziare il sistema dei sottopassi e dei sovrappassi atti a favorire l'attraversamento, in maniera sicura e verde, della ferrovia;
- nuove funzioni, mobilità auto e bus: intervenire sui piazzali esterni delle stazioni con potenziamenti atti a consentire l'interscambio modale e favorire l'utilizzo del vettore ferroviario;
- nuove funzioni, mobilità ciclo-pedonale: integrare la ferrovia con gli itinerari pedonali, turistici e religiosi; integrare la ferrovia con la ciclovia della Magna Grecia;
- nuove funzioni, mobilità porti: integrare la ferrovia con i nodi della rete portuale regionale;
- nuove funzioni, mobilità ferrovia: sviluppare i percorsi storici, sul tracciato attuale come prospettiva di sviluppo da considerare per la ferrovia jonica: dal treno della Magna Grecia, al primo treno dello stato italiano.

Area Integrata di Lamezia Terme

L'aeroporto di Lamezia Terme è inserito nell'area del Lametino che è servita dalla linea Ferroviaria Tirrenica e dalla linea trasversale Catanzaro – Lamezia Terme tramite la stazione di Lamezia Terme Centrale (253+871).

La linea ferroviaria Tirrenica, è elettrificata, a binario doppio, e, inoltre, essendo codificata come P/C 32 e P/C 45 e D4L, consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm sopportando un carico assiale massimo di 22,5 ton/asse, ovvero 8,0 ton/m e consentendo, quindi, il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, ovvero circa 2,9 m.

La linea ferroviaria trasversale Catanzaro - Lamezia Terme, non è elettrificata, è a singolo binario, ed, inoltre, essendo codificata da Lamezia Terme Centrale a Settingiano con profilo limite di carico FS e C3L consente il transito dei treni merci con semirimorchi da inoltrare come trasporti eccezionali previa autorizzazione mentre da Settingiano a Catanzaro Lido il tratto di linea è codificato con profilo limite di carico P/C 45 e categoria di peso assiale ammesso C3 che consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm sopportando un carico assiale massimo di 20 ton/asse, ovvero 7,2 ton/m.

Ad oggi, però, non è previsto il transito di treni merci.

La stazione ferroviaria di Lamezia Terme è ad oggi classificata come stazione SILVER con frequentazione pari a 1.316 persone e non è collegata direttamente tramite infrastruttura ferroviaria, né all'Aeroporto, né all'Area Industriale.
Essa dista, dall'Aeroporto 2,5 Km (percorrendo la Via delle Nazioni per circa 1 Km e proseguendo su Via Zuccherificio per circa 1Km) e dalla zona industriale circa 10 km (percorrendo la Via delle Nazioni per circa 1 Km, proseguendo su Via Zuccherificio per circa 1Km per poi percorrere la strada Statale 18 Tirrena Inferiore per circa 8 Km).
Da quanto sopra riportato, si evince anche che l'Aeroporto e l'Area Industriale non sono tra loro connesse tramite infrastruttura ferroviaria.
A breve termine è previsto il seguente intervento:

- Istituzione del rango C sulla linea Lamezia Terme Centrale – Catanzaro Lido con conseguente innalzamento delle velocità massima di percorrenza dagli attuali 85 km/h a 90 km/h. Tale intervento, presente nel Contratto di Programma RFI – MIT 2012 – 2016 agg. 2016, ha un costo a vita intera di 3 M€ (comprende anche la tratta Catanzaro Lido – Sibari) con attivazione prevista al 2018;

Tra le modifiche previste e programmate, sono da annoverare sulla tratta Catanzaro – Lamezia Terme, il potenziamento del servizio ferroviario e la riduzione dei tempi di percorrenza con un collegamento multimodale "Aeroporto – Lamezia Terme – Germaneto - Catanzaro Lido".
L'intervento è oggetto del Protocollo d'Intesa, siglato in data 18/10/2016 tra Regione Calabria e RFI per la collaborazione tra Regione Calabria e RFI in tutte le fasi dell'intervento (fattibilità, finanziamento europeo, progettazione ed esecuzione) ed è stato inserito nel Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020 della Regione Calabria approvato dalla Commissione Europea in data 20/10/2015.
A tal proposito, è stato richiesto e fornito, a novembre 2017, da parte di RFI, uno studio di fattibilità per ridurre i tempi di percorrenza della suddetta tratta.
Il collegamento Catanzaro Lido e l'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, attualmente è costituito dalla linea ferroviaria trasversale Catanzaro – Lamezia Terme, a singolo binario, per circa 43 km, e dal servizio stradale con bus navetta, per circa 2 Km tra la stazione di Lamezia Terme Centrale e l'Aeroporto, per un totale di circa 45 Km.

Riguardo gli interventi previsti, rientra l'elettrificazione della tratta Lamezia Terme – Catanzaro, fortemente auspicata anche dalla Comunità Europea.
Qui di seguito si riportano, sintetizzati, tutti gli interventi infrastrutturali invarianti sulla rete ferroviaria inerenti i paragrafi di cui sopra.
Nello specifico, si distinguono gli interventi invarianti realistici e maturi (tab. 14) dagli interventi invarianti programmatici (tab. 15) che insieme definiscono lo scenario strategico. Si riportano, anche, gli interventi invarianti realistici e maturi (tab. 16) e gli interventi infrastrutturali ferroviari (tab. 17).

Tab. 14 – Quadro degli interventi infrastrutturali invarianti realistici e maturi sulla rete ferroviaria.

Descrizione intervento
Interventi di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia- Reggio Calabria.
Upgrading e potenziamento tecnologico Salerno-Reggio Calabria (velocizzazione direttrice Salerno-Reggio Calabria e linee afferenti)
Metaponto - Sibari - Bivio Sant'Antonello: Fase I - (varianti tratta Cosenza - Sibari e upgrading prestazionale)
Metaponto - Sibari - Bivio Sant'Antonello: Fase II - (variante Amendolara e rettifiche di tracciato)
Upgrading- Miglioramenti infrastrutturali Regione Calabria: - Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'itinerario Gioia Tauro - Taranto – Bari; - Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria; - Miglioramenti infrastrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praja Ajeta - Reggio Calabria Centrale, Sibari - Reggio Calabria Centrale, Nova Siri - Paola e nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni.
Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria tratto Catanzaro Lido-Germaneto-Lamezia Terme - Aeroporto ed adeguamento stazione Lamezia
Adeguamento Stazioni, Nuove Stazioni di intermodalità
Adeguamento, messa in sicurezza, velocizzazione e potenziamento materiale rotabile ferrovia ionica linea Sibari - Melito
Interventi infrastrutturali per ripristino linea Cosenza-Catanzaro

Tab. 15 – Interventi infrastrutturali invarianti programmatici sulla rete ferroviaria

Descrizione intervento
Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale jonica: 1. Fase: elettrificazione tratta Catanzaro Lido–Crotone della linea Ionica; 2. Fase: elettrificazione tratta Crotone – Sibari della linea Ionica; 3. Fase: elettrificazione tratta Catanzaro Lido– Roccella Jonica della linea Ionica 4. Fase: elettrificazione tratta Roccella Jonica– Melito Porto Salvo della linea Ionica.
Adeguamento Sagoma P/C 80 relazione Metaponto - Sibari - Gioia Tauro
Raddoppio Paola - Cosenza tratta Bivio Sant'Antonello - Bivio San Lucido
Variante di Cannitello - Opere di mitigazione
Upgraded delle linee Catanzaro Lido–Reggio Calabria (l'istituzione del rango C su tutta la tratta)
Velocizzazione della linea Catanzaro Lido- tratto Settingiano-Lamezia Terme (AEROPORTO)
Interventi infrastrutturali di upgrade linea Cosenza-Catanzaro

Tab. 16 – Interventi infrastrutturali interventi invarianti realistici e maturi sulla rete ferroviaria

Descrizione intervento
Avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL
Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della linea ferroviaria Jonica nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.
Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'upgraded a modulo 1000 e sagoma PC80 della tratta ferroviaria Paola – Cosenza – Sibari, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.
Realizzazione di un rapporto di fattibilità per la linea ferroviaria Salerno – Battipaglia – Reggio Calabria con caratteristiche di tipo AV e specifiche tecniche di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, specificazione delle caratteristiche tecniche in relazione ai costi medi di realizzazione negli altri paesi europei di AV sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile, introducendo ipotesi di realizzazione alternativa sulla direttrice tirrenica, sulla direttrice ionica e su quella mediana della Calabria. Interlocuzione con la Commissione UE e con il Governo Nazionale sulla base del Rapporto di Fattibilità.
Realizzazione dello studio di fattibilità della linea AV, in relazione anche alle caratteristiche tecniche specificate nel rapporto di fattibilità. Realizzazione del progetto della linea AV in relazione allo studio di fattibilità.

Tab. 17 – Interventi infrastrutturali interventi ferroviari

Descrizione intervento
ferrovia jonica larg: attuare innalzamento a rango C;
ferrovia jonica larg: ripristinare integralmente l'operatività dei binari di stazione lungo la Ferrovia Jonica, evitando ulteriori amenti di stazioni in fermate, a tutela della capacità della rete; eliminare passaggi a livello;
ferrovia jonica larg: predisporre fattibilità raddoppio in affiancamento
ferrovia jonica larg: ferrovia avviare i lavori per l'elettrificazione della linea nel tratto Melito di Porto Salvo - Sibari.
integrazione urbana: avviare la rigenerazione del patrimonio in disuso/abbandono per fini sociali e/o collettivi;
integrazione urbana: potenziare il sistema dei sottopassi e dei sovrappassi atti a favorire l'attraversamento, in maniera sicura e verde, della ferrovia;
nuove funzioni, mobilità auto e bus: intervenire sui piazzali esterni delle stazioni con potenziamenti atti a consentire l'interscambio modale e favorire l'utilizzo del vettore ferroviario;
nuove funzioni, mobilità ciclo-pedonale: integrare la ferrovia con gli itinerari pedonali, turistici e religiosi; integrare la ferrovia con la ciclovia della Magna Grecia;
nuove funzioni, mobilità porti: integrare la ferrovia con i nodi della rete portuale regionale;
nuove funzioni, mobilità ferrovia: sviluppare i percorsi storici, sul tracciato attuale come prospettiva di sviluppo da considerare per la ferrovia jonica: dal treno della magna grecia, al primo treno dello stato italiano

Area Integrata di Reggio Calabria

L'Area integrata di Reggio Calabria, costituita dal:

- porto di Reggio Calabria;
- porto di Villa San Giovanni;
- aeroporto di Reggio Calabria.

Le tre zone sono tra loro collegate tramite la Linea Ferroviaria Tirrenica attraverso, rispettivamente:

- la stazione di Santa Caterina (Linea Tirrenica) sita vicino al porto di Reggio Calabria;
- la stazione di Reggio Calabria Aeroporto (Linea Tirrenica) sita a circa 5 km di strada dall'aeroporto di Reggio Calabria;
- la stazione di Villa San Giovanni (Linea Tirrenica) sita nel porto di Villa San Giovanni, dove, inoltre, il collegamento marittimo, da Villa San Giovanni a Messina, è assicurato da RFI con il servizio di traghetti Bluvia.

La stazione ferroviaria di Reggio Calabria Aeroporto, come sopra riportato, è distante circa 5 km di strada dall'ingresso dell'aeroporto.

Per quanto concerne invece la stazione di Villa San Giovanni, questa è collegata direttamente tramite infrastruttura ferroviaria, alle banchine per il collegamento marittimo con Messina.

La linea ferroviaria tirrenica è elettrificata, a binario doppio, ed inoltre, essendo codificata come P/C 45 e D4L, consente il transito di treni merci con semirimorchi e con altezza limite 3.750 mm sopportando un carico assiale massimo di 22,5 ton/asse, ovvero 8,0 ton/m e consentendo, quindi, il transito dei container high cube (a cubatura maggiorata), sempre più adottati nel trasporto marittimo e che presentano un'altezza di 9,6 piedi, corrispondenti a circa 2,9 m.

Riguardo gli interventi in atto e finanziati, tra le modifiche e i miglioramenti previsti che riguardano la linea Tirrenica veloce, e che interessano la stazione di Vibo-Pizzo, sono da annoverare (RFI):

- velocizzazione Tirrenica Sud (Salerno – Reggio Calabria) con upgrading tecnologico e varianti di tracciato;
- variante di Cannitello con opere di mitigazione.

Per quanto concerne l'adeguamento prestazionale Battipaglia – Reggio Calabria, che interessa la stazione di Vibo-Pizzo, sono previsti interventi diffusi, in parte già completati, per l'incremento prestazionale e tecnologico della linea Battipaglia – Reggio Calabria (velocizzazioni ambito ingressi stazione e sottopassi), adeguamento delle sagome delle gallerie, upgrading tecnologico di apparati di stazione e del Posto Centrale di Reggio Calabria. In particolare sono in corso le opere di potenziamento finalizzate a:

- modifica del PRG con nuovo tracciato della stazione di Gioia Tauro (2018);
- upgrading tecnologico (ACC) di Lamezia Terme Centrale, con nuovo PRG (2018).

3.3 Infrastrutture per la sicurezza e le telecomunicazioni

Macronodo di Gioia Tauro

Allo stato attuale, le infrastrutture per le telecomunicazioni nell'area portuale e nell'area CORAP sono:

- copertura da 30 mega fino a 100 mega VDSL in base alla distanza dell'utenza per il 90% (fonte TELECOM ITALIA SPA).

Tra gli interventi previsti dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro nell'ambito delle infrastrutture di telecomunicazione e telematiche, si annovera la realizzazione di una piattaforma telematica per la interconnessione veloce degli utenti del porto, attualmente in fase di esecuzione e che fa capo ai finanziamenti europei di cui al PON Reti e Mobilità (APQ – polo logistico intermodale di Gioia Tauro sottoscritto in data 28/09/2010). L'obiettivo è quello di realizzare un'infrastruttura di comunicazione di rete che da un lato soddisfi le esigenze di comunicazione (ampiezza di banda adeguata, livelli di servizio, copertura delle aree) dell'autorità portuale e degli altri operatori dell'area, e dall'altro di rendere più competitiva l'area stessa rendendo disponibile per nuovi operatori e per eventuali fornitori di servizi avanzati una struttura adeguata ad alto valore aggiunto. Sotto il profilo finanziario, l'opera è coperta con le risorse di cui al DM n. 28T/2008 (Piano Operativo Triennale 2015 -2017, Autorità portuale di Gioia Tauro, 2015).

Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area portuale sono:

- recinzione con telecamere e controllo d'accesso;
- videosorveglianza realizzata con un progetto del 2002 eseguito tra il 2004 ed il 2006. Tali telecamere saranno rinnovate come riportato di seguito.

Tra gli interventi di security portuale previsti dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro si annoverano gli Interventi programmati nell'ambito del Piano Operativo Triennale 2016-2018 che si colloca all' interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale e che individua tre tipologie principali di attività rilevanti ai fini della programmazione: 1) port required; 2) port related; 3) sicurezza e governance.

Tra i principali obiettivi di programmazione vi sono i seguenti:

- implementazione della sicurezza della navigazione portuale e dei sistemi di sicurezza;
- implementazione della security portuale.

Coerentemente con la vision e gli obiettivi definiti, con le caratteristiche del sistema territoriale della Calabria, il tavolo Locale dell'ALI del Polo di Gioia Tauro ha delineato

i diversi scenari che saranno implementati in un contesto caratterizzato dall'innalzamento dei livelli di security e di sostenibilità ambientale (green port).

Tale innalzamento, nelle aree retro portuali, verrà perseguito attraverso la realizzazione della estensione dei confini di sicurezza con l'identificazione dei migliori presidi attivi e passivi. Oggi, il livello di protezione offerto agli imprenditori insediati nelle aree industriali (ex-ASI), dalle minacce provenienti dalla criminalità organizzata e di quella comune, è inferiore al livello di protezione esistente all'interno dell'area portuale.

Coerentemente con gli scenari di sviluppo sopra indicati, sono stati definiti diversi interventi infrastrutturali per l'Area Logistica Integrata del Polo di Gioia Tauro, raggruppati in cluster principali.

I cluster che prevedono nello specifico degli interventi nell'ambito della security sono i seguenti:

- Cluster interventi per la logistica agroalimentare (polo del freddo), ubicato all'interno dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando del CORAP, il cui territorio individuato è inserito nella seconda zona dell'agglomerato industriale (area ex-ASI2). Si precisa che il progetto generale prevede tra le altre cose, la realizzazione di una recinzione perimetrale di sicurezza con impianti di videosorveglianza e sistemi di monitoraggio degli accessi.

  Nel dettaglio, tra gli interventi previsti, si riporta:
  - interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali. Potenziamento delle infrastrutture di security mediante realizzazione di recinzioni,
  - interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali. Realizzazione sistemi di sorveglianza h24, anche mediante droni, e affidamento pluriennale del servizio di sorveglianza;
- Cluster interventi per la logistica della metalmeccanica e dell'automotive, ubicato all'interno dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando del Consorzio CORAP, il cui territorio individuato è inserito nella prima zona dell'Agglomerato Industriale ex-ASI1.

  Nel dettaglio, tra gli interventi previsti, si riporta:
  - Interventi di realizzazione di recinzioni pronte ad essere attrezzate con sistemi tecnologici in linea con gli standard di sicurezza delle aree interne al recinto portuale;
  - Interventi di realizzazione sistemi di sorveglianza h24, anche mediante droni, e affidamento pluriennale del servizio di sorveglianza.

Nello specifico, nell'ambito del contratto di Appalto n. rep.11/2015, che prevede la "Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata ad offrire agli utenti ed agli operatori del Porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto", si possono individuare le seguenti macro-aree di intervento, tra loro

strettamente legate, che permettono di realizzare l'oggetto dell'Appalto:

- realizzazione di servizi applicativi: ampia gamma di funzionalità ai vari attori portuali e accesso a queste eda i servizi forniti, attraverso un Portale Web;
- realizzazione di infrastrutture tecnologiche per permettere a tutti gli Enti e Concessionari coinvolti nei processi portuali l'accesso ai servizi informativi ad alto valore aggiunto ed ottimizzare e rendere sicuro il trasferimento di informazioni e documenti, attraverso un sistema di connettività wireless e wireline agli operatori portuali;
- realizzazione di opere civili ed impiantistiche:
    - Controllo accessi, a garanzia di una maggiore sicurezza, sia degli accessi ai varchi portuali, sia degli accessi a luoghi critici quali CED e sale controllo,
    - Videosorveglianza, di ausilio alle politiche di sicurezza del porto e che potrà eventualmente essere condiviso con altri operatori portuali e/o forze di polizia.
    - Opere Civili, (pali in acciaio a supporto degli apparati tecnologici, di diversa altezza e diametro con plinti di fondazioni in cemento armato, nonché opere secondarie riguardanti le fondazioni dei totem, e le fondazioni necessarie per realizzare il sistema di controllo accesso ai varchi).
    - Impianti, di supporto alla realizzazione degli impianti tecnologici.
- sviluppo di una campagna di comunicazione;
- servizi manutentivi.

I porti interessati dalle attività citate, oltre a Gioia Tauro, sono Crotone e Corigliano Calabro.

In particolare la distribuzione di tali infrastrutture nei porti sarà realizzata secondo la seguente tabella (tab. 18).

Tab. 18 – Distribuzione delle infrastrutture tecnologiche nei porti.

Servizio	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano
RETE LAN CABLATA	X	X	X
RETE DI TRASMISSIONE WIRELESS	X	X	X
SISTEMA DI VIDEOSORVEGLIANZA		X	X
SISTEMA DI CONTROLLO ACCESSO AI VARCHI		X	X
SISTEMA DI CONTROLLO ACCESSO AI CED E SALE OPERATIVE	X	X	X
CED E SALE OPERATIVE	X	X	X
SISTEMA DI TRASMISSIONE RADI O AD ALTISSIMA AFFIDABILITÀ	X	X	X

Nell'area del retroporto, che comprende l'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando di competenza CORAP, per illustrare lo stato dell'arte delle infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali si annoverano due progetti di realizzazione di impianti di telesorveglianza già eseguiti.

- Il primo intervento, denominato *Infrastruttura di Videosorveglianza per i Comuni Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando*", il cui anno di progettazione è il 2006 e anno di realizzazione 2007. Gli impianti installati possono considerarsi oramai obsoleti.
- Il secondo intervento, denominato *Rete di sicurezza per la Trasmissione di Dati Multimediali nell'area ampia di Gioia Tauro*, i cui lavori sono stati dati affidati, come da regolare autorizzazione di subappalto della Pubblica Committenza. L'anno di progettazione è il 2009 e anno di realizzazione, dal 2010 in poi. Tale intervento, ad oggi, può considerarsi non sufficiente.

Tra gli interventi previsti per la security, sono da annoverare degli interventi nell'ambito della realizzazione di un parco d'impresa (CORAP, Sistemi Tecnologici per la Security degli agglomerati industriali CORAP, Proposta Progettuale), ovvero un complesso di infrastrutture e servizi di supporto alle attività imprenditoriali, con un sistema finalizzato alla promozione dell'aggregazione, delle sinergie e della condivisione dei percorsi, tra tutte le parti coinvolte nel processo di crescita dell'area (Consorzio, Imprese, Enti, ecc.).
Il CORAP ha già:

- sottoscritto la convenzione per la SUAP associata della Piana di Gioia Tauro tra il Consorzio ed i comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando;
- formato una struttura dedicata esclusivamente all'area di Gioia Tauro mirata alla programmazione, la progettazione, la gestione e l'assistenza alle imprese;
- attivato per attrezzare uffici e assegnare personale per una presenza diretta sul territorio;
- realizzato una proposta progettuale per la creazione di incubatori d'impresa per l'innovazione dei settori legati al transhipment, all'intermodale, all'energetico, al manutentivo e all'agroalimentare;
- si propone come Ente di supporto ed assistenza per la formazione della ZES;
- si è attivato con iniziative di marketing territoriale sistematico e di alto profilo;
- si è attivato per promuovere e garantire l'allineamento tra i piani strategici e di sviluppo dell'area, di quelli urbanistici e territoriali dell'agglomerato industriale CORAP, del porto e dei territori limitrofi.

Il CORAP ha evidenziato anche la necessità di costituire/attivare in tempi rapidi quanto segue:

- Banda larga a supporto di tutta l'area portuale.

Riguardo gli Interventi in atto e/o già finanziati, il CORAP ha inserito nella propria programmazione interventi per il potenziamento delle infrastrutture di security nella prima e seconda zona industriale attraverso la realizzazione della estensione dei confini di sicurezza con l'identificazione dei migliori presidi attivi e passivi.
È stata realizzata, una proposta progettuale da parte del CORAP: "Sistemi tecnologici per la security degli agglomerati industriali CORAP".
Tale progetto si colloca in una volontà generale da parte del CORAP, di inserire nella propria programmazione interventi infrastrutturali che mirano allo sviluppo del sistema della sicurezza, finalizzato allo sviluppo delle attività imprenditoriali poste all'interno delle aree produttive degli agglomerati industriali di propria competenza. L'efficientamento di infrastrutture di sicurezza così importanti, come quelli individuati, sono indispensabili per rafforzare la strategia volta ad attrarre e sostenere l'inserimento di nuove iniziative, garantendo un adeguato sviluppo dello standard qualitativo. A tale proposito si identificano gli interventi per il potenziamento delle infrastrutture di security attraverso la individuazione e successiva realizzazione dei migliori presidi quali i sistemi di videosorveglianza e controllo, all'interno dei confini degli agglomerati industriali del Consorzio.
Gli agglomerati industriali del Consorzio comprendono anche zone ad elevato livello di saturazione e/o di importanza per la loro localizzazione. Ciascun agglomerato pone esigenze diverse di programmazione ed intervento, tutte comunque riconducibili ad un unico comune obiettivo: l'adeguamento, il potenziamento e in alcuni casi la realizzazione ex novo di infrastrutture con la creazione di nuovi servizi alle imprese, più moderni ed efficaci soprattutto in termini di sicurezza.
Il sistema proposto, il cui obbiettivo finale sarà il miglioramento delle protezioni riguardanti soprattutto le aree comuni, sarà focalizzato sulla realizzazione/integrazione/armonizzazione degli impianti di videosorveglianza e per il controllo degli accessi, della viabilità e delle aree, attraverso l'adozione di un sistema di moderna tecnologia ed architettura formato da dispositivi installabili in campo ed un centro di supervisione e controllo.
Il Consorzio nell'ambito, quindi, dei progetti destinati a favorire la crescita e lo sviluppo delle imprese, considera fattore strategico la sicurezza del proprio territorio, cioè la riduzione dei fattori di insicurezza derivanti dalla mancanza o inadeguatezza delle infrastrutture specifiche, legate ai problemi di sicurezza delle attività, inserendo nei propri programmi e obiettivi il potenziamento dei sistemi locali legati alla security.
Alla luce di quanto suddetto, il Consorzio ha individuato i seguenti criteri per la scelta degli agglomerati da interessare per la realizzazione dell'intervento:

- assenza di sistemi di videosorveglianza/security in rapporto al numero ed importanza delle aziende insediate;
- problematiche peculiari di sicurezza connesse alla presenza di comunità di migranti e stazionamento delle stesse;
- danni ambientali alle aree ed alle infrastrutture consortili.

In base ai criteri sopra stabiliti si sono individuati gli agglomerati industriali su cui intervenire in via prioritaria, tra cui l'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando.

Attraverso, quindi, lo strumento del sistema di videosorveglianza e controllo si vuole ottenere l'obiettivo di migliorare le condizioni di vivibilità delle aree industriali e fornire un supporto ad alto contenuto tecnologico per le operazioni di controllo del territorio. In particolare il sistema da realizzare avrà il duplice scopo di costituire un deterrente verso atti criminosi (in zone coperte dal sistema), e di rappresentare un aiuto per le autorità competenti per risalire ad eventuali atti criminosi avvalendosi delle immagini registrate ed il controllo degli accessi alle aree.

L'Amministrazione CORAP ha posto i seguenti obiettivi principali:

- creare un sistema di videosorveglianza e controllo che permetta di monitorare l'ingresso/uscita negli agglomerati industriali, ed alcuni siti ritenuti di particolare interesse per la sicurezza delle aree e per combattere eventuali fenomeni di vandalismo;
- archiviare, per una successiva consultazione, le sequenze di fotogrammi acquisite da tutte le telecamere per un tempo limitato alle finalità dell'amministrazione e nel rispetto degli attuali vincoli posti dalla legge.

Dunque il problema della videosorveglianza delle aree deve essere affrontato cercando di perseguire alcuni intenti:

- controllare ove possibile l'aggregazione ed individuare eventualmente volti e dettagli che possano ricondurre all'infrazione;
- controllare in real-time tutto ciò che accade avendo una panoramica istantanea e immediata delle aree sotto analisi;
- avere la possibilità di disporre di giornate intere di video ad alta definizione per poter ricostruire gli eventi;
- costruire un sistema in grado di essere ampliato con facilità e di inglobare altri sistemi definiti secondo standard;
- costruire un sistema in grado di gestire automaticamente allarmi ed eventualmente collegarsi a dispositivi mobili.

Dovendo introdurre nuove soluzioni tecnologiche di trasmissione dati e comunicazione, l'Amministrazione del CORAP si è posta inoltre anche l'obiettivo di creare un'infrastruttura di rete che copra il territorio degli agglomerati industriali interessati dai servizi della videosorveglianza e di creare i presupposti tecnologici perché l'infrastruttura di rete risulti scalabile ed espandibile per eventuali ampliamenti futuri.

L'obiettivo del progetto è quello di garantire un efficace contrasto a fenomeni quali l'infiltrazione mafiosa, la corruzione e il condizionamento dell'economia e dell'azione amministrativa, che minano lo sviluppo produttivo, la competitività e l'attrazione di investimenti.

L'area industriale degli agglomerati del CORAP, a particolare vocazione produttiva e la

cui attrattività è esposta alla presenza della criminalità organizzata – ad esempio l'area industriale di Gioia Tauro retrostante il Porto - necessita di un moderno e costante salvaguardia che non si limiti più al monitoraggio e alla sorveglianza del territorio ma vada oltre, integrando i sistemi di videosorveglianza classici con nuove tecnologie che consentano anche di possedere gli strumenti adeguati per la prevenzione degli atti delittuosi e facilitare l'avvio di condizioni ambientali favorevoli all'economie dell'area.

Nel dettaglio, gli interventi sono stati suddivisi nel modo seguente (tab. 19):

- Sistema di Videosorveglianza;
- Software e sensori specialistici;
- Piattaforma di Intelligence e Analytics (sistema integrato di sicurezza ed analisi dell'operatività di tipo attivo);
- Centro di raccolta ed elaborazione dati;
- La Sala Crisi per consentire di svolgere i compiti di monitoraggio e controllo.

Tab. 19 – Interventi programmati o in corso di esecuzione

INTERVENTI PROGRAMMATI O IN CORSO DI ESECUZIONE (stradale, ferroviario e portuale): Titolo intervento	Soggetto attuatore
Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali. Potenziamento delle infrastrutture di security mediante realizzazione di recinzioni.	CORAP
Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali: sistemi tecnologici in area ex-ASI2	CORAP
Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali. Realizzazione sistemi di sorveglianza h24, anche mediante droni, e affidamento pluriennale del servizio di sorveglianza.	
Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali: opere civili in area ex-ASI1	CORAP
L'intervento riguarda l'estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali, mediante realizzazione di recinzioni pronte ad essere attrezzate con sistemi tecnologici in linea con gli standard di sicurezza delle aree interne al recinto portuale.	
Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali: sistemi tecnologici in area ex-ASI1	CORAP
Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retro portuali. Realizzazione sistemi di sorveglianza h24, anche mediante droni, e affidamento pluriennale del servizio di sorveglianza.	
Potenziamento della security a partire da impianti di videosorveglianza	CORAP

Area Integrata di Crotone

Allo stato attuale, le infrastrutture di telecomunicazioni e telematiche, nell'area portuale e nell'area CORAP sono:

- copertura 200 mega VDSL 100% zona porto;
- VDSL 100 mega 100% zona industriale (fonte TELECOM Italia spa).

Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area portuale sono:

- nessun impianto immateriale (di videosorvaglianza);
- una recinzione in muratura con accesso con varco controllato da un vigilante. (Piano Operativo Triennale 2015 -2017, Autorità Portuale di Gioia Tauro, 2015).

Tra gli interventi finanziati e in fase di realizzazione per le infrastrutture di telecomunicazione, telematiche e di security, nell'area portuale, nell'ambito del contratto di Appalto n. rep.11/2015, in cui si prevede la "Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata ad offrire agli utenti ed agli operatori del Porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto", sono previsti degli interventi anche nell'Area del Porto di Crotone.

Come indicato nel paragrafo precedente, si possono individuare le seguenti macro-aree di intervento, tra loro strettamente legate, che permettono di realizzare l'oggetto dell'Appalto:

- realizzazione di servizi applicativi che permetteranno l'accesso ad un'ampia gamma di funzionalità ai vari attori portuali
- realizzazione di infrastrutture tecnologiche per permettere a tutti gli Enti e Concessionari coinvolti nei processi portuali l'accesso ai servizi informativi ad alto valore aggiunto forniti ed ottimizzare, rendere sicuro e il trasferimento, tra questi, di informazioni e documenti (fibra ottica, Rete Wireless, VPN, CED e sale controllo,
- realizzazione di opere civili ed impiantistiche:
  - Controllo accessi, a garanzia di una maggiore sicurezza, sia degli accessi ai varchi portuali, sia degli accessi a luoghi critici quali CED e sale controllo, proteggere e tracciare gli accessi ai varchi d'ingresso dei porti di Corigliano Calabro e Crotone, scongiurando il pericolo di violazione dello stesso;
  - Videosorveglianza, di ausilio alle politiche di sicurezza del porto e che potrà eventualmente essere condiviso con altri operatori portuali e/o forze di polizia.
  - Opere Civili, (pali in acciaio a supporto degli apparati tecnologici, di diversa altezza e diametro con plinti di fondazioni in cemento armato, nonché opere secondarie riguardanti le fondazioni dei totem, e le fondazioni necessarie per realizzare il sistema di controllo accesso ai varchi).
  - Impianti, di supporto alla realizzazione degli impianti tecnologici.
- sviluppo di una campagna di comunicazione;

- servizi manutentivi.

Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area CORAP sono:

- nessuna infrastruttura materiale o immateriale di security.

Tra gli interventi previsti per la security nell'area CORAP, si annoverano:

- gli interventi previsti nell'ambito del progetto di realizzazione di un parco d'impresa (CORAP, Sistemi Tecnologici per la Security degli agglomerati industriali CORAP, Proposta Progettuale).

Gli interventi sono elencati nel paragrafo "Descrizione delle infrastrutture di security e di telecomunicazione esistenti e previste tra le aree precedenti" - Macronodo Gioia Tauro.

Area Integrata di Vibo Valentia

Il porto di Vibo Valentia è inserita nell'area Vibonese.

L'area industriale è rappresentata dalla fascia pianeggiante litoranea che dalla zona Pannello a nord-ovest, si estende fino alla fiumara Trainiti a sud-est, con i limiti a nord-est con il mar Tirreno e a sud-ovest con le alture del rilievo che culmina con l'altipiano di Vibo Valentia.

Nell'agglomerato di Portosalvo della superficie di 184,00 ha, oltre al distretto della carpenteria metallica pesante, con varie ditte dell'indotto del Nuovo Pignone, è presente anche una qualificata presenza di aziende del settore conserviero alimentare ed agroalimentare per via dell'insistenza sull'area del distretto IGP della cipolla rossa di Tropea.

Per dare risposte quindi a tali aziende insediate e consolidarne in tale periodo di crisi le condizioni base per il contenimento dei costi di produzione è fondamentale dotarsi di importanti infrastrutture di base che mettano in collegamento l'area industriale con le infrastrutture esterne ed in particolare con il Porto di Vibo Marina, snodo fondamentale per avviare processi di logistica e di trasporto intermodale.

Secondo l'analisi eseguita dall'Istituto Guglielmo Tagliacarne, emerge che, per quanto riguarda gli impianti a rete energetico-ambientali, alle strutture sanitarie, culturali e per l'istruzione, alle reti telefoniche e telematiche e alle reti bancarie e dei servizi, evidenziano un ritardo notevole mostrando così dei punti di debolezza che portano le aziende vibonesi a competere sul mercato con un pesante gap strutturale.

Tra gli interventi previsti per la security nell'area CORAP si annoverano:

- gli interventi nell'ambito della realizzazione del progetto di realizzazione di un parco d'impresa (CORAP, Sistemi Tecnologici per la Security degli agglomerati industriali CORAP, Proposta Progettuale).

Gli interventi sono elencati nel paragrafo "Descrizione delle infrastrutture di security e di telecomunicazione esistenti e previste tra le aree precedenti" - Macronodo Gioia

Tauro.

Per ciò che concerne il porto di Vibo Valentia Marina, per la tipologia di traffici dal quale è interessato, esso è l'unico porto del Compartimento Marittimo di Vibo Valentia Marina ad essere soggetto alle normative di marittime security di Vibo Valentia (Relazione Port security – Porto di Vibo Valentia, Autorità Marittima di Vibo Valentia, 2015).

Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area portuale sono:

- Banchina "Bengasi", nello specifico, l'unica banchina che attualmente fornisce con regolarità servizi a quella tipologia di navi adibite a viaggi internazionali, così come individuate ai sensi della regola 2 del Cap. XI-2 della Convenzione Solas '74/84 come emendata e del Regolamento (CE) n°725/2004, è la sola banchina Bengasi alla quale ormeggiano generalmente navi mercantili di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate e, talvolta, navi da trasporto passeggeri. Tale area, nella quale operano due imprese terminaliste autorizzate ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., rappresenta la cosiddetta "port facility", ed è, come previsto, dotata di valutazione di sicurezza, revisionata in data 05/03/2013 ed adottata con Decreto nr. 34/2013 in pari data della Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina, mentre il relativo Piano è stato adottato con Decreto nr. 53/2013 del 22/04/2013 della Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina.

  Tale port facility risulta perimetrata e delimitata.

  Si annovera anche la presenza di un sistema di videosorveglianza attualmente non funzionante.
- Il terminal "Petroli" (banchine Papandrea e Buccarelli) rientra invece nel campo di applicazione di cui all'art. 3.3 del citato Reg. CE 725/2004, recante "estensione dell'applicazione delle norme maritime di security alla navigazione nazionale – Organizzazione di security leggera (SE.LE.)", in quanto interessato dal traffico di navi cisterna in navigazione nazionale. Nello specifico, sulla banchina Papandrea, opera la società "Meridionale Petroli Srl" che dispone di un deposito di idrocarburi attiguo alla banchina stessa. Sulla banchina "Buccarelli", invece, opera la società ENI Spa, che scarica idrocarburi raffinati da navi cisterne per stoccarlo nel deposito costiero situato fuori dai confini portuali, al termine del centro abitato di Vibo Marina.

Di seguito, i confini del porto ai fini dell'applicazione delle materie di port security di cui al D.Lgs. n. 203/2007 nel porto di Vibo Valentia Marina (fig. 14).

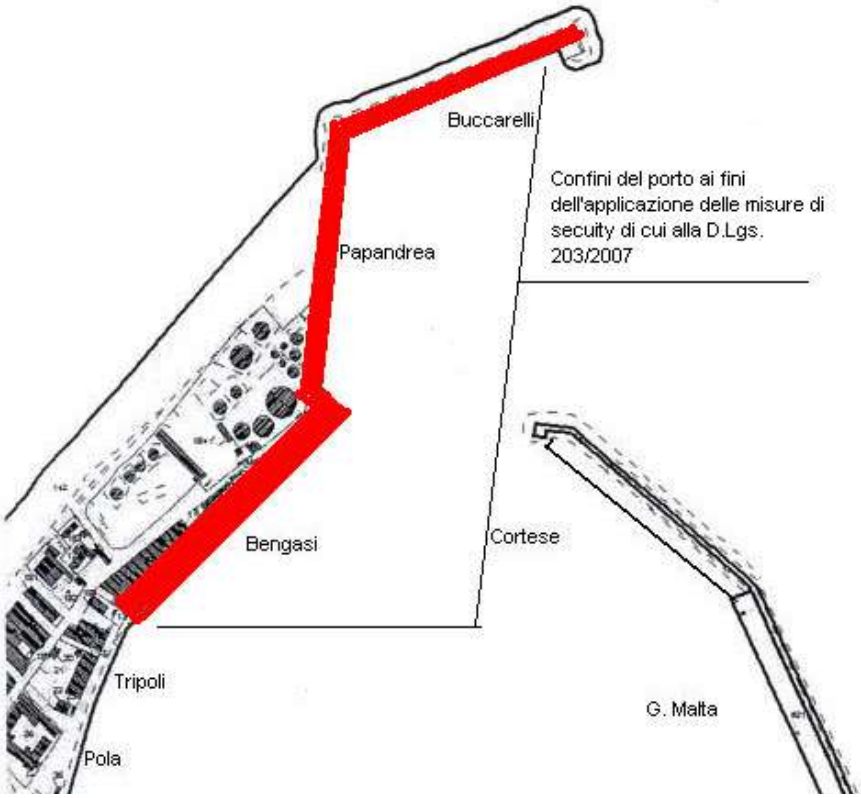


Fig. 14 – Confini del Porto di Vibo Valentia ai fini del Piano di Security

Area Integrata di Corigliano

Il porto di Corigliano e l'Area Industriale, sono inseriti nella fascia dell'alto Jonio Cosentino.

Allo stato attuale, le infrastrutture per di telecomunicazioni e telematiche, nell'area portuale e nell'area CORAP sono:

- copertura di 100mega VDSL 90% estendibile al 100% su richiesta cliente (fonte: TELECOM ITALIA SPA).

Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area portuale sono:

- nessun impianto immateriale (di videosorvaglianza);
- una recinzione in muratura con accesso con varco controllato da un vigilante.

Tra gli interventi finanziati e in fase di realizzazione per le infrastrutture di telecomunicazione, telematiche e di security, nell'area portuale, nell'ambito del contratto di Appalto n.rep.11/2015, in cui si prevede la "Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata ad offrire agli utenti ed agli operatori del Porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto", sono previsti degli interventi anche nell'Area del Porto di Crotone.

Come indicato nel paragrafo riguardante l'Area Integrata di Gioia Tauro e L'Area Integrata di Crotone, si possono individuare le seguenti macro-aree di intervento, tra loro strettamente legate, che permettono di realizzare l'oggetto dell'Appalto:

- realizzazione di servizi applicativi che permetteranno l'accesso ad un'ampia gamma di funzionalità ai vari attori portuali
- realizzazione di infrastrutture tecnologiche per permettere a tutti gli Enti e Concessionari coinvolti nei processi portuali l'accesso ai servizi informativi ad alto valore aggiunto forniti ed ottimizzare, rendere sicuro e il trasferimento, tra questi, di informazioni e documenti (fibra ottica, Rete Wireless, VPN, CED e sale controllo,
- realizzazione di opere civili ed impiantistiche:
  - Controllo accessi, a garanzia di una maggiore sicurezza, sia degli accessi ai varchi portuali, sia degli accessi a luoghi critici quali CED e sale controllo, proteggere e tracciare gli accessi ai varchi d'ingresso dei porti di Corigliano Calabro e Crotone, scongiurando il pericolo di violazione dello stesso;
  - Videosorveglianza, di ausilio alle politiche di sicurezza del porto e che potrà eventualmente essere condiviso con altri operatori portuali e/o forze di polizia.
  - Opere Civili, (pali in acciaio a supporto degli apparati tecnologici, di diversa altezza e diametro con plinti di fondazioni in cemento armato, nonché opere secondarie riguardanti le fondazioni dei totem, e le fondazioni necessarie per realizzare il sistema di controllo accesso ai varchi).
  - Impianti, di supporto alla realizzazione degli impianti tecnologici.
- sviluppo di una campagna di comunicazione;
- servizi manutentivi.

Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area CORAP sono:

- nessuna infrastruttura materiale o immateriale di security.

Tra gli interventi previsti per la security nell'area CORAP si annoverano:

- Gli interventi nell'ambito della realizzazione di una piattaforma logistica agroalimentare (fonte doc. Ufficio tecnico del CORAP).

Tale piattaforma ha come finalità la raccolta, lo stoccaggio, in particolare a temperatura controllata, e lo smaltimento di grosse partite agroalimentari e ortofrutticole o deperibili in genere, sia in ingresso, sia in uscita, garantendo sempre il mantenimento di un alto livello di sicurezza sulla freschezza dei prodotti.

Elemento caratterizzante del centro è sicuramente l'attività di prima accoglienza dei prodotti, del loro stoccaggio e del confezionamento, attraverso la localizzazione e realizzazione di opportuni ed adeguati locali di conservazione.

Risulta chiaro che l'iniziativa ha come principale obiettivo quello di rendere servizio essenziale alle imprese operanti nell'area in questione, in maniera molto mirata; a

confronto si è mirato a un comparto produttivo specifico, quello agroalimentare appunto, in modo da specializzare i servizi offerti per ottenere il massimo vantaggio competitivo.

Tra le principali opere previste si annovera:

- realizzazione di tutti i sottoservizi consistenti nella rete idrica, fognante, elettrica e telefonica. Nello specifico:
- tutto l'apparato logistico-telematico, compreso di messa in rete delle attività, il quale rappresenta, di fatto, l'unità principale e più importante dell'intero complesso logistico, trova localizzazione nella struttura polifunzionale che si articola in una serie di ambienti destinati ad ospitare il nucleo amministrativo a supporto dell'intero Centro, nonché tutte le funzioni di supporto (Piano Operativo Triennale 2015 -2017, Autorità Portuale di Gioia Tauro, 2015).

Gli interventi previsti nell'ambito del progetto di realizzazione di un parco d'impresa (CORAP, Sistemi Tecnologici per la Security degli agglomerati industriali CORAP, Proposta Progettuale).

Gli interventi sono elencati nel paragrafo "Descrizione delle infrastrutture di security e di telecomunicazione esistenti e previste tra le aree precedenti" - Macronodo Gioia Tauro.

Area Integrata di Lamezia

La Calabria è dotata di 3 aeroporti civili aperti al traffico commerciale nazionale e internazionale (aeroporto di Lamezia Terme, aeroporto di Reggio Calabria e aeroporto di Crotone) che si differenziano tra loro per classe di appartenenza, caratteristiche strutturali e servizi offerti. Secondo la classificazione riportata nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" predisposto dall'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (edizione 2 del 21.10.2003), l'aeroporto di Lamezia Terme risulta di classe 4D, mentre gli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone sono di classe 4C.

Gli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria fanno parte dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) definito nel 2001 dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Gli stessi aeroporti sono inoltre inseriti nel livello comprehensive della rete TEN-T (ovvero nello strato di base della rete TEN-T) definita a scala europea dal Reg (UE) 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013.

L'aeroporto di Lamezia Terme si colloca nella vasta pianura lametina (provincia di Catanzaro), in località S. Eufemia. Esso occupa una posizione strategica nel territorio regionale, ricadendo all'interno di un'area posta al centro della Calabria, caratterizzata da ampi spazi pianeggianti a disposizione ed attraversata da importanti infrastrutture stradali e ferroviarie (A2 Autostrada del Mediterraneo, SS18 e SS280, direttrice ferroviaria tirrenica, linea ferroviaria Lamezia Terme-Catanzaro). Il suo

bacino di riferimento è molto vasto ed interessa l'intero territorio regionale; inoltre, mediante alcuni vettori low cost ed ai relativi collegamenti internazionali, il suo bacino di utenza si estende anche ad alcune province della Campania, della Basilicata, della Puglia e della Sicilia.

Lo scalo è gestito dalla S.A.CAL. S.p.A., Società Aeroportuale Calabrese, a capitale misto, con circa il 68% delle azioni detenuto da Enti Pubblici e il rimanente 32% in mano ad investitori privati. Attivo dal 1976, l'aeroporto si sviluppa su un'area di sedime (superficie racchiusa dalla recinzione aeroportuale esterna) di 261 ha, ad una quota di 12 m sul livello del mare. Dal punto di vista infrastrutturale, lo scalo di Lamezia Terme si caratterizza per la presenza:

- sul lato aria (air-side), di un'unica pista di volo, di una via di rullaggio, di un piazzale di stazionamento degli aeromobili e di un'area di ricovero degli aeromobili;
- sul lato terra (land-side), di un'aerostazione passeggeri, di un'aerostazione merci e di aree di parcheggio per autovetture e mezzi pubblici.

La pista di volo (runway RWY 10/28), lunga 2.416 m e larga 45 m, consente l'atterraggio e il decollo di aeromobili di lungo raggio in grado di trasportare oltre 250 passeggeri. Essa è collegata al piazzale di sosta degli aeromobili mediante una via di rullaggio (taxiway) larga 30 m; quest'ultima è parallela alla runway, alla quale si collega mediante 9 raccordi. Il piazzale di sosta degli aeromobili (apron) è stato recentemente ampliato; esso comprende 21 piazzole (stands), con 2 aeree ad uso esclusivo di elicotteri e aerei da turismo (per un totale di 6 piazzole).

L'aerostazione passeggeri è realizzata su 3 livelli, di cui due fuori terra, con una superficie coperta di circa 7.200 mq (escluso il terminal provvisorio); le operazioni di imbarco e sbarco passeggeri sono effettuate nel livello intermedio. L'aeroporto lametino è inoltre dotato di una vasta aerostazione merci, sempre attiva, in grado di poter effettuare una rilevante movimentazione di merci. L'area dell'aerostazione merci è composta da piazzali lato aria e lato terra e da un fabbricato di superficie coperta di 4.200 mq. È attivo, inoltre, un ampio magazzino di temporanea custodia doganale, con doppio accesso air-side e land-side, al fine di agevolare le operazioni di ingresso e uscita delle merci soggette alle procedure di temporanea custodia. Sono inoltre disponibili i locali del P.I.F. (Posto Ispezione Frontaliero) per lo sdoganamento diretto sullo scalo di Lamezia di prodotti di origine animale, destinati o meno all'alimentazione umana, soggetti a visita ispettiva sanitaria.

Nello scalo lametino sono presenti 4 aviorimesse (hangars) di 1.428 mq per il ricovero degli aeromobili, destinate ad attività aeronautiche e corredate, altresì, di aree per uffici.

Il traffico passeggeri mediante servizi aerei nazionali ed internazionali è stato di quasi 3 milioni di unità nel 2012 (Assoporti, 2013), di cui circa:

- il 75% è transitato per l'aeroporto di Lamezia Terme;

- il 20% è transitato per l'aeroporto di Reggio Calabria;
- il 5% è transitato per l'aeroporto di Crotone.

L'aeroporto di Lamezia Terme rappresenta il principale nodo del trasporto aereo in Calabria: l'incidenza dei passeggeri annui è superiore al 57% nel 2000 fino ad arrivare al 78% nei primi sei mesi del 2013. A seguire l'aeroporto di Reggio Calabria, che ha registrato un decremento nell'incidenza regionale da circa il 39% del 2000 a circa il 20% dei primi sei mesi del 2013, e l'aeroporto di Crotone che ha registrato un decremento da circa il 4% del 2000 a circa l'1% nei primi sei mesi del 2013.

Allo stato attuale, le infrastrutture di telecomunicazione e telematiche, nell'area aeroportuale gestita dalla società di gestione S.A.CAL. S.p.A, sono le seguenti:

- connettività a banda larga con fibra ottica a 100Mbit. Tale infrastruttura, connette al mondo internet gli uffici aeroportuali gestiti dalla suddetta società e, in piccola parte, le postazioni operative, check-in, gate, biglietteria ecc. utilizzate dagli handlers;
- attraverso la connettività in fibra ottica a banda larga, gli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone sono connessi all'aeroporto di Lamezia Terme condividendo con esso le risorse software e di rete afferenti l'infrastruttura informatica;
- all'interno dell'aerostazione passeggeri, è presente una infrastruttura wireless che garantisce la connettività internet a viaggiatori e non attraverso la copertura, in tutte le aree (arrivi, partenze, ecc.), assicurata da apparati access point. Il sistema, in precedenza gestito da società specializzata, è attualmente gestito in house;
- per ciò che riguarda l'area geografica dell'aeroporto di Lamezia Terme, è da notare che i maggiori gestori di connettività internet (Telecom, Fastweb, Vodafone, ecc.) dispongono in aeroporto di cablaggi in fibra ottica utilizzati da enti e vettori, quali Enac, Enti di Stato, Alitalia, Ryanair, ecc.

Tra gli interventi in fase di studio, il cui progetto è vincolato alla condivisione/approvazione degli Enti di Stato aeroportuali prima del suo stesso sviluppo, nell'ambito dell'informatizzazione aeroportuale, sono da annoverare due progetti che hanno una rilevanza strategica per l'aeroporto di Lamezia Terme:

- il primo si chiama Fast Track;
- il secondo E-Gates.

Il servizio Fast Track è dedicato ai passeggeri che intendano raggiungere prioritariamente il proprio gate di imbarco evitando le code determinate dal grande flusso dei viaggiatori che affollano l'ingresso ai controlli di sicurezza.

Il servizio del Fast Track permette al passeggero di accedere più velocemente nell'area imbarchi attraverso un percorso dedicato ed evidenziato con insegne luminose e opportuni percorsi gommati a pavimento. Tale servizio è rivolto a tutti i passeggeri muniti di tessere di compagnia ma è naturalmente esteso a tutti i passeggeri che ne

fanno richiesta. Tale servizio è stato progettato in una prima fase secondo quella che è l'attuale configurazione dell'accesso ai controlli di sicurezza ma va rimodulato e integrato vista l'imminente riconfigurazione dell'area relativa ai controlli di sicurezza. Il progetto, sarà, pertanto rivisto prevedendo l'installazione di un lettore ottico di codici a barre presenti sia sulle carte di imbarco che sul biglietto fast track.
Il progetto suddetto, prevede la vendita online (e/o attraverso l'installazione di apposite macchinette) di ticket per il fast track, secondo particolari tipologie tariffarie e/o di abbonamento che il passeggero dovrà esibire ai controlli di sicurezza ponendoli sul lettore ottico. Il sistema informatico di gestione, contestualmente, si occuperà di annullare il ticket stesso ogni volta che il passeggero transiterà ai controlli.
E-Gates è un importante progetto informatico a supporto della Security aeroportuale, già in fase di utilizzo e/o sperimentazione presso altri grandi aeroporti nazionali (Roma Fiumicino, Venezia, Bergamo per citarne alcuni). Tale progetto è denominato E-gates.
Gli E-Gates sono una tecnologia innovativa, sempre più diffusa nei principali hub internazionali, che consente di effettuare in modo totalmente automatizzato le procedure di controllo del proprio passaporto. Garantiscono i massimi livelli di sicurezza nei controlli, e diminuiscono le tempistiche di attesa dei passeggeri, con un vantaggio sulla qualità complessiva dell'esperienza di viaggio.
Il funzionamento prevede che il viaggiatore arrivato si presenti ad un varco automatico e ponga il proprio passaporto aperto in uno scanner, in modo che venga superato il controllo di accesso. Contestualmente viene acquisita da una telecamera l'immagine del suo volto e si apre un primo tornello. Immediatamente dopo, l'immagine viene confrontata, attraverso la scansione del volto, con quella contenuta nel chip del passaporto. In caso di esito favorevole il varco si apre, in caso contrario il viaggiatore dovrà necessariamente procedere al controllo operato da un Agente di Frontiera.
Da un punto di vista più tecnico, i dati e il riconoscimento facciale del passeggero vengono controllati istantaneamente, poiché ogni macchina lavora in collegamento diretto con i database del Viminale.
L'apparecchiatura effettua in autonomia e velocemente una serie di controlli per verificare l'autenticità e integrità dei documenti, analizza i parametri biometrici del viso e delle impronte digitali (solo per i passeggeri italiani) e verifica che non vi siano motivi ostativi al transito. Uniche accortezze, per usare gli E-gates, sono l'avere a disposizione un passaporto elettronico ed avere almeno 14 anni. È facilmente identificabile, basta controllare che sulla copertina del documento sia raffigurato, in basso, un piccolo chip.
Allo stato attuale, le infrastrutture per la sicurezza, immateriali e materiali, nell'area aeroportuale sono:

- apparati controllo bagaglio a mano;
- apparati controllo bagagli da stiva;
- controllo bagagli fuori misura;
- varco carraio;

- controllo accessi;
- tesseramento;
- impianto tvcc.

Tra gli interventi finanziati e in fase di realizzazione nell'ambito Security dell'area aeroportuale:

- apparati controllo bagagli a mano;
- apparati controllo bagagli da stiva;
- recinzione aeroportuale (sistema di anti-intrusione con allarme riportato su control room con falso allarme di bassisma percentuale in grado di visualizzare il soggetto che ha tentato l'intrusione);
- controllo accessi;
- impianto tvcc:
    - sostituzione delle telecamere analogiche con altrettante telecamere digitali,
    - impletazione di un software sul sistema tvcc capace di segnalare e di facilitare la ricerca di particolari eventi rilevanti ai fini della sicurezza (Infrastrutture di connettività e progetti ict aeroporto di Lamezia Terme - nota Prot. n. 26203/ICT/2018, SACAL, 2018).

4 Servizi di TPL

Nei paragrafi successivi sono riportati gli attuali servizi di trasporto pubblico che garantiscono i collegamenti tra il macronodo Gioia Tauro e l'area integrata non territorialmente adiacente ad esso, ossia le aree del porto di Corigliano Calabro con l'agglomerato di Schiavonea, del porto di Crotone con l'agglomerato Crotone, del porto di Vibo Valentia con l'agglomerato Porto Salvo, dell'aeroporto di Lamezia Terme con l'agglomerato industriale, del porto e dell'aeroporto di Reggio Calabria e del porto di Villa San Giovanni.

4.1 Macronodo Gioia Tauro

Il porto di Gioia Tauro e l'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno - San Ferdinando rappresentano il fulcro della ZES. Tale area è ubicata nella piana di Gioia Tauro nei comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. Dista 0,5 km dalla città di Gioia Tauro, 2 km dalla città di Rosarno, 0,5 km dalla città di San Ferdinando e 56 km dalla città di Reggio Calabria.

Il porto e tutto il territorio retroportuale non godono attualmente delle condizioni necessarie a sviluppare le proprie potenzialità nei settori delle attività propriamente portuali, dei servizi di logistica e del terziario avanzato. Alle criticità relative alle connessioni con le reti di trasporto (limiti della rete ferroviaria regionale che si presenta poco adatta alla movimentazione di grandi container, carenze connesse al trasporto stradale) si aggiungono i limitati collegamenti di trasporto pubblico locale da e per l'intera area.

Dallo studio della domanda di mobilità per motivi di lavoro condotto dall'Istat nel 2011, si nota come il Sistema Locale del Lavoro (SLL)[1] di Gioia Tauro attragga giornalmente circa 4.000 spostamenti (fig. 15).

1 I Sistemi locali del lavoro (SLL), nell'accezione proposta dall'Istat fin dal 1981, rappresentano dei luoghi (precisamente identificati e simultaneamente delimitati su tutto il territorio nazionale) dove la popolazione risiede e lavora e dove quindi indirettamente tende a esercitare la maggior parte delle proprie relazioni sociali ed economiche (Fonte: *Nota metodologica SLL 2011*, Istat).

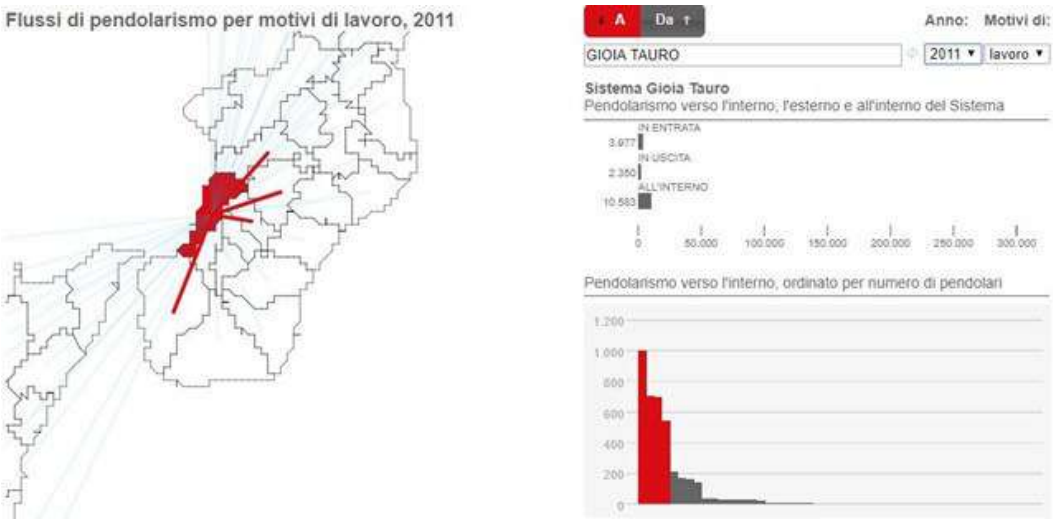


Fig. 15 – Flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Gioia Tauro
(Fonte: Elaborazioni effettuate da ISTAT)

In tab. 20 sono stati riportati in dettaglio i dati relativi alle provenienze degli spostamenti/giorno attratti per motivo lavoro dalla SLL di Gioia Tauro.

Tab. 20 - Provenienza flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Gioia Tauro (Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo, Istat, 2011)

SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)
Reggio Calabria	1003	Lamezia Terme	37	Paola	8
Rosarno	707	Roccella Ionica	33	Stilo	7
Polistena	696	Cosenza	29	Amantea	6
Taurianova	544	Melito Porto Salvo	28	Soverato	6
Sant'Eufemia d'Aspromonte	213	Tropea	28	Catania	4
Delianuova	172	Locri	27	Bianco	4
Oppido Mamertina	160	Marina di Gioiosa Ionica	25	Milazzo	3
Vibo Valentia	144	Soriano Calabro	11	Serra San Bruno	2
Messina	38	Catanzaro	9	Crotone	2

Collegamenti su ferro

Il porto è situato a nord del centro urbano di Gioia Tauro e si trova a cavallo delle stazioni ferroviarie della stessa Gioia Tauro (circa 3,5 Km) e di Rosarno (circa 6 Km). Entrambi i nodi ferroviari sono quotidianamente serviti da:

- 11 coppie di treni regionali sulla linea Reggio Calabria – Lamezia Terme (tempo di percorrenza circa 46 minuti da Reggio Calabria Centrale e 42 minuti da Lamezia Terme Centrale);
- 5 coppie di treni Intercity sulla linea Reggio Calabria – Lamezia Terme (tempo di percorrenza circa 40 minuti da Reggio Calabria Centrale e 41 minuti da Lamezia Terme Centrale);
- 2 coppie di treni Frecciabianca sulla linea Reggio Calabria – Lamezia Terme (tempo di percorrenza circa 37 minuti da Reggio Calabria Centrale e 41 minuti da Lamezia Terme Centrale);

- 13 coppie di treni sulla linea metropolitana Melito di Porto Salvo – Rosarno (tempo di percorrenza circa 1ora e 5 minuti da Reggio Calabria Centrale).

A questi collegamenti vanno aggiunti:

- 2 coppie di treni Frecciargento che fanno fermata esclusivamente a Rosarno (tempo di percorrenza da Reggio Calabria Centrale pari a 44 minuti e 26 minuti da Lamezia Terme Centrale);
- 9 coppie di treni regionali che collegano Rosarno con Lamezia Terme via Tropea (tempo di percorrenza da Lamezia Terme Centrale pari a 1 ora e 36 minuti).

Non esistono collegamenti urbani su gomma né tra la stazione di Gioia Tauro e l'area portuale, né tra la stazione di Rosarno ed il porto stesso. Da segnalare che vi sono diversi viaggiatori (stimabili nell'ordine di circa 50 al giorno) che, giunti in treno presso le stazioni di Gioia Tauro e Rosarno, proseguono il viaggio verso il porto con la propria autovettura preventivamente, e stabilmente, lasciata in sito a servizio dello spostamento tra la stazione ferroviaria ed il porto o con colleghi automuniti che risiedono in zona (informazioni ricavate per conoscenza diretta). Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com).

Collegamenti su gomma

L'area del porto risulta essere direttamente servita dalle linee extraurbane di TPL su gomma rappresentate nella fig. 16. In fig. 17 vengono invece riportate in dettaglio le linee e le fermate interne ed esterne all'area portuale.

Fig. 16 – Linee extraurbane di TPL che servono direttamente il porto di Gioia Tauro (Cartografia Google Earth, 2018)

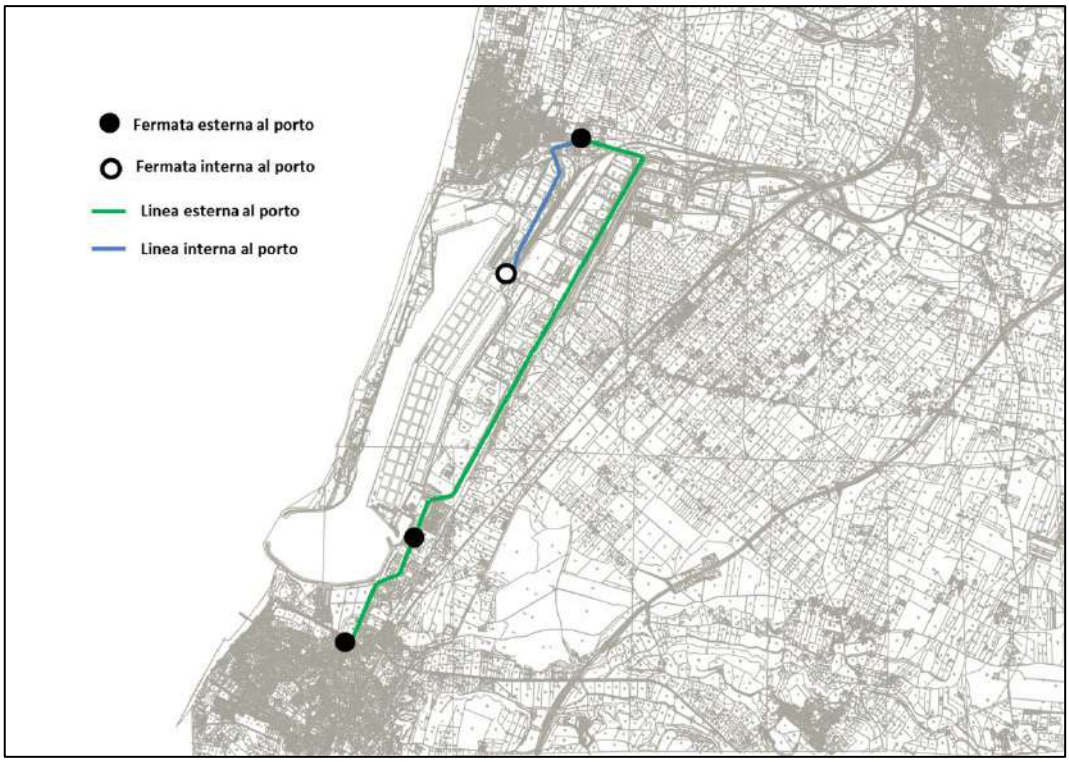


Fig. 17 – Linee e fermate in prossimità dell'area portuale

Le linee extraurbane sono:

- linea 421 esercita da Ferrovie della Calabria (FdC), collega l'autostazione FdC di Gioia Tauro con il porto con 2 coppie di corse al giorno (periodicità lunedì – sabato tutto l'anno); il servizio di queste due coppie è organizzato ad anello con partenze dalla stazione di Gioia Tauro FdC alle ore 8:10 e 17:15 ed arrivo, dopo circa venti minuti, presso la fermata MedCenter (accesso nord, fermata nel parcheggio interno nei pressi del Medcenter Container Terminal); giunto alla fermata, il bus riparte e conclude il suo giro presso la stazione di Gioia Tauro FdC; per poter effettuare il servizio all'interno dell'area portuale l'azienda esercente comunica il nominativo dell'autista e la targa del veicolo alla Autorità Portuale; mediamente le due corse trasportano complessivamente 10 viaggiatori che si recano a lavoro con la corsa del mattino e poi rientrano nel pomeriggio;
- linea 288 B2 Bivongi – Caulonia – Locri – Gioia Tauro esercita da Federico Autolinee con 1 coppia di corse al giorno (effettuata ogni giorno per tutti i giorni dell'anno), organizzata in moda da consentire ad un gruppo di lavoratori (poco meno di venti) provenienti dalla Locride di recarsi presso il porto di Gioia Tauro con orario flessibile organizzato su quattro diversi turni; in sostanza i viaggiatori comunicano all'azienda il turno di lavoro e il servizio viene appositamente realizzato ad orario congruo con le necessità; l'autobus, giunto al porto un'ora e mezza dopo la partenza da Bivongi, attende in loco l'uscita dei lavoratori per il viaggio di ritorno; attualmente il servizio prevede la fermata esclusivamente fuori dall'area portuale, nei pressi dell'ingresso nord,

senza che venga attraversato l'ingresso dell'area portuale; nel mese di gennaio 2018 risultano abbonati al servizio 17 viaggiatori prevenienti da: Stilo (1 persona), Caulonia (3), Roccella (8), Gioiosa (2) e Mammola (3);

- linea 277 E Reggio Calabria – Palmi – Gioia Tauro esercita da Autolinee Lirosi con 6 coppie al giorno (ogni giorno della settimana per tutto l'anno); le corse sono realizzate ad anello, con partenze da Reggio Calabria alle ore 5:20, 11:10, 13:20, 17:10, 21:20 e 23:20 ed arrivo circa due ore dopo presso il porto di Gioia Tauro facendo unica fermata all'interno dell'area portuale presso il piazzale Medcenter; per il ritorno il medesimo bus riparte per Reggio Calabria alle ore 01:15, 07:15, 13:15, 15:10, 19:15 e 23:10; i lavoratori che complessivamente si servono giornalmente di tale linea sono circa 150 provenienti in buona parte da Reggio Calabria (circa 80) e Villa San Giovani (circa 40), i restanti distribuiti tra Palmi (circa 20) e Scilla (circa 10);
- linea 277 F Reggio Calabria – Gioia Tauro esercita da Autolinee Lirosi con 1 coppia al giorno (effettuata dal lunedì al venerdì tutte le settimane ad eccezione del mese di agosto); questo servizio, a differenza di quello della Linea 277, è dedicato ai dipendenti che hanno orario di lavoro su un solo turno (ingresso la mattina ed uscita nel pomeriggio; la corsa parte da Reggio Calabria alle ore 7:30 e giunge al porto di Gioia Tauro alle 8:30 effettuando la fermata, all'interno dell'area portuale presso il piazzale Medcenter ed una fermata ulteriore presso l'autorità portuale, nei pressi dell'accesso sud, Vigili del Fuoco. Al ritorno la corsa parte alle ore 17:35 (solo il venerdì anticipata alle ore 14:35). Giornalmente i lavoratori che viaggiano con questa coppia di corsa sono circa 25 provenienti da Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Complessivamente, dunque, ogni giorno giungono al porto di Gioia Tauro all'incirca 200 passeggeri con autobus di linea provenienti in larga parte da sud (180 circa).
Infine, nei pressi del porto, anche se non direttamente a servizio dell'area portuale, effettua servizio la Linea 200 Palmi – Gioia Tauro – San Ferdinando – Nicotera esercita da GBV con una coppia di corse giornaliera che fermano nel comune di Gioia Tauro sul ponte Budello e nei pressi del cimitero di Gioia Tauro. Quest'ultima fermata è posta, sostanzialmente, in corrispondenza dell'ingresso sud dell'area portuale (Vigili del Fuoco) e qualche viaggiatore, saltuario, la utilizza per accedere al porto.
Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.2 Area integrata di Crotone

L'area integrata di Crotone si compone di tre elementi ben distinti: il porto, l'aeroporto e la zona industriale di Passovecchio.
Il porto di Crotone è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore, situato nella zona sud della città, più antico, è denominato Porto Vecchio; il principale, situato nella zona nord della città, è denominato Porto Nuovo.
L'area presenta carenze infrastrutturali riscontrabili nel porto e nei collegamenti con gli altri nodi della rete di trasporto. Inoltre il sistema di trasporto pubblico locale da e per l'agglomerato industriale di Crotone manifesta vari elementi di criticità che condizionano lo sviluppo dell'intero agglomerato.
L'aeroporto Sant'Anna di Crotone è invece collocato sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto, a sud di Crotone. Esso ricade in un'area ad elevata valenza ambientale e turistica, compresa tra la zona archeologica di Capo Colonna ed il promontorio di Capo Rizzuto, che delimita l'area marina protetta, uno dei principali parchi marini del Mediterraneo. Per la sua posizione geografica, l'aeroporto ha un bacino potenziale di utenza che comprende l'intera provincia di Crotone, la fascia ionica cosentina, parte dell'altopiano della Sila ed i comuni della provincia di Catanzaro che ricadono a nord del capoluogo calabrese; in tale area si conta una popolazione residente di circa 450.000 abitanti, che rappresenta circa il 25% dell'intera popolazione Calabrese. Realizzato a fini bellici negli anni '40, la sua riapertura al traffico commerciale risale al 1996. L'aeroporto si estende su un'area di circa 150 ha, ed ha un'altitudine media di 158 m sul livello del mare. Esso presenta:

- nella zona *air-side*, una pista di volo ed un piazzale di sosta degli aeromobili;
- nella zona *land-side* un terminal passeggeri ed un'area di parcheggio per autoveicoli.

La pista di volo ha una lunghezza di 2.000 m ed una larghezza di 45 m; è previsto il suo prolungamento fino a 2.500 m. Il piazzale di sosta degli aeromobili (*apron*) si estende complessivamente per circa 52.000 mq; esso comprende 7 piazzole di sosta ed è direttamente collegato alla pista di volo. Lo scalo aeroportuale dispone di una nuova aerostazione passeggeri "Pitagora", inaugurata nel 2003, strutturata per un traffico di 250.000 passeggeri/anno; la sua superficie utile netta è di circa 4.000 mq distribuita su due piani. Nel piazzale antistante il terminal è presente un'area di parcheggio a pagamento, avente una capacità di 100 posti auto; sono inoltre presenti stalli di sosta per taxi ed autobus. L'accessibilità all'aeroporto è garantita, sia da nord che da sud, dalla strada statale SS106 Ionica. L'aeroporto è anche adiacente alla linea ferroviaria ionica, ma è privo di un raccordo diretto con quest'ultima. Il collegamento tra la città di Crotone e l'aeroporto, distanti circa 15 chilometri, è garantito da bus navetta, coordinati con gli orari dei voli di linea. Anche lo scalo di Crotone è gestito dalla S.A.CAL. S.p.A., gestore unico di tutti e tre gli aeroporti calabresi.
Dallo studio della domanda di mobilità per motivi di lavoro condotto dall'Istat nel 2011,

si nota come il Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Crotone attragga giornalmente circa 2.550 spostamenti (fig. 18).

In tab. 21 sono stati riportati in dettaglio i dati relativi alle provenienze degli spostamenti/giorno attratti per motivo lavoro dalla SLL di Crotone.

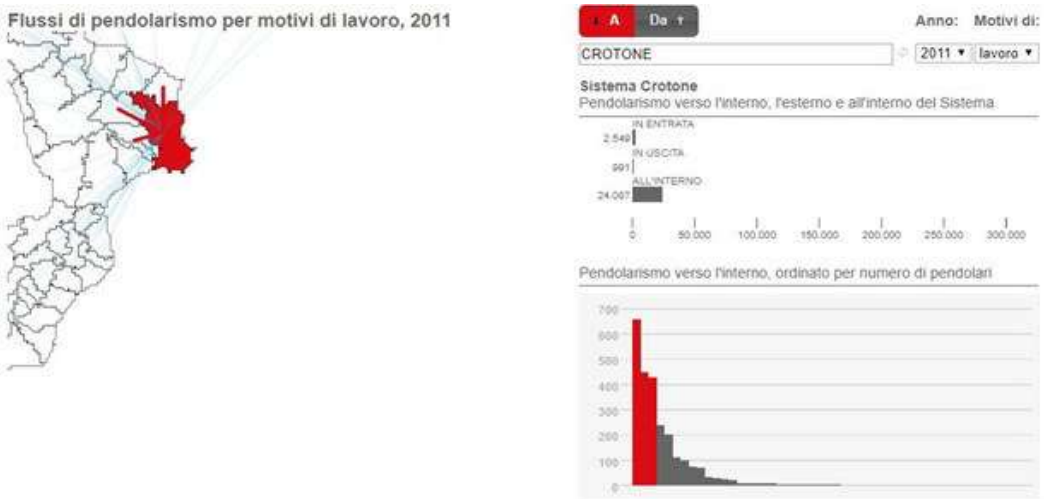


Fig. 18 – Flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Crotone
(Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo, Istat, 2011)

Tab. 21 - Provenienza flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Crotone

SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)
Cirò Marina	656	Soverato	35	Paola	6
San Giovanni in Fiore	450	Lamezia Terme	30	Locri	5
Petilia Policastro	427	Napoli	24	Vibo Valentia	5
Sellia Marina	238	Corigliano Calabro	21	Amantea	4
Catanzaro	204	Castrovillari	11	Messina	3
Mesoraca	111	Cassano allo Ionio	11	San Marco Argentano	3
Cosenza	98	Nola	10	San Giuseppe Vesuviano	3
Cariati	73	Reggio di Calabria	8	Acri	3
Rossano	72	Chiaravalle Centrale	8	Policoro	2

Fonte: Istat 2011

Collegamenti su ferro

L'area portuale è ubicata nella zona nord della città. La stazione ferroviaria, che si trova a circa 3 km dal porto, è servita da:

- 9 coppie di treni al giorno appartenenti alla relazione Sibari – Catanzaro Lido (tempo di percorrenza circa 1 ora 40 minuti da Sibari e 50 minuti da Catanzaro Lido);
- 2 coppie al giorno della relazione Crotone – Catanzaro Lido (tempo di

percorrenza circa 50 minuti da Catanzaro Lido);

- 2 coppie della relazione Crotone – Lamezia Terme (tempo di percorrenza circa 1 ora 35 minuti da Lamezia Terme);
- 2 coppie di treni Intercity Reggio Calabria – Catanzaro Lido – Sibari – Taranto (tempo di percorrenza circa 3 ore 35 minuti da Reggio Calabria e 2 ore 58 minuti da Taranto).

La stazione di Gioia Tauro non è raggiungibile con collegamenti diretti ma richiede sempre almeno un cambio. I tempi di viaggio superano le tre ore. L'area portuale è inoltre collegata al resto della città attraverso 15 coppie di corse giornaliere assicurate dalla Linea urbana 3 esercita dalla ditta Romano. Tali corse non servono direttamente né la stazione ferroviaria né il terminal bus delle corse extraurbane (fermata in centro a Corso Mazzini).

L'area industriale di Crotone sorge in località Passovecchio, lungo la SS106 nei pressi dello svincolo della SS107, circa tre km a nord rispetto al porto. Questa area è servita dalla Linea 8 e dalla Linea 9 del servizio urbano esercito dalla ditta Romano. Le due linee computano rispettivamente 6 e 7 coppie di corse giornaliere che transitano nei pressi dell'area industriale partendo dal Terminal bus della ditta Romano, ubicato a circa 500 metri dalla stazione ferroviaria di Crotone, e giungono fino alle frazioni più a nord ed a ovest del territorio comunale.

L'aeroporto Sant'Anna è ubicato in territorio comunale di Isola di Capo Rizzuto nei pressi del confine comunale di Crotone. La stazione di Isola di Capo Rizzuto non è presente nei quadri orari del servizio ferroviario di Trenitalia (non vi ferma quindi nessun treno). Inoltre, nel comune non è presente il servizio di tpl urbano. Nei periodi di attività l'aeroporto è connesso a Crotone attraverso una linea dedicata del servizio urbano di Crotone che prevede tre coppie di corse al giorno che servono il centro (Corso Mazzini), il terminal bus (ubicato nei pressi della stazione ferroviaria) ed il quartiere Tufolo.

Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com).

Collegamenti su gomma

L'area portuale non è servita da corse del servizio extraurbano. La linea più vicina transita, infatti, presso Piazza Pitagora distante circa 1 km, ed è la Linea 413 Cotronei – Crotone esercita da Ferrovie della Calabria con 3 coppie al giorno.

Diverse linee del servizio extraurbano transitano lungo la SS106 nei pressi dell'area industriale. Tra queste effettuano fermata nella zona più a nord dell'area industriale quelle destinate nei comuni più a nord della provincia, tutte esercite dalla ditta Romano:

- 1 coppia al giorno della Linea 28 Savelli – Crotone;

- 1 coppia al giorno della Linea 31B Santa Severina – Crotone;
- 9 coppie al giorno della Linea 38 Strongoli – Crotone;
- 2 coppie al giorno della Linea 48 Crotone – Cosenza.

È in corso la predisposizione del nuovo programma di TPL che prevede collegamenti diretti con il porto di Gioia Tauro.

La località Sant'Anna (nella quale è ubicato l'aeroporto) è servita da cinque linee del servizio di tpl extraurbano, per un totale di 23 coppie di corse giornaliere. Le linee (esercite dall'Azienda Romano) fermano presso l'Hotel Chisari, a circa 700 metri a nord, sulla SS106, dall'accesso dell'aeroporto. Nel dettaglio le corse che effettuano questa fermata sono:

- 1 coppia di corse al giorno della linea 28 Savelli – Catanzaro;
- 15 coppie di corse al giorno della linea 43 Botricello – Catanzaro;
- 4 coppie di corse al giorno della linea 44 A Papanice – Catanzaro;
- 2 coppie di corse al giorno della linea 44 B Crotone – Catanzaro;
- 1 coppia di corse al giorno della linea 44 C Crotone – Catanzaro.

Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.3. Area integrata di Corigliano Calabro

Il porto di Corigliano rappresenta il nodo di trasporto caratterizzante l'area che comprende l'agglomerato industriale di Schiavonea che sorge in contrada Salice di Schiavonea nel Comune di Corigliano Calabro e dista 80 Km dalla città di Cosenza.

Dallo studio della domanda di mobilità per motivi di lavoro condotto dall'Istat nel 2011, si nota come il Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Corigliano Calabro attragga giornalmente circa 2.450 spostamenti (fig. 19).

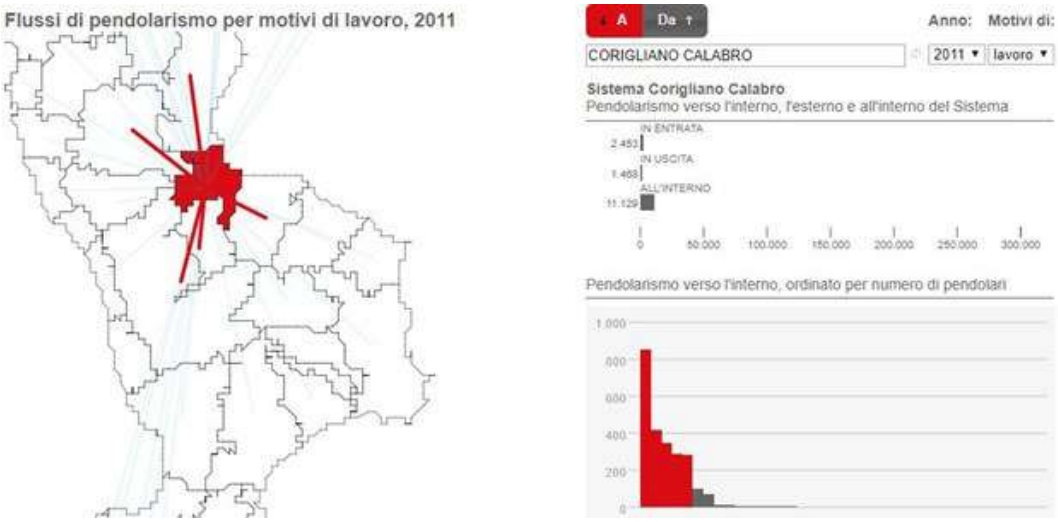


Fig. 19 – Flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Corigliano Calabro (Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo, Istat, 2011)

In tab. 22 sono stati riportati in dettaglio i dati relativi alle provenienze degli spostamenti/giorno attratti per motivo lavoro dal SLL di Corigliano Calabro.

Tab. 22 - Provenienza flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dal SLL di Corigliano Calabro

SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)
Rossano	853	San Giovanni in Fiore	8	Manfredonia	2
Cassano allo Ionio	415	Paola	6	Lauria	2
Acri	350	Crotone	5	Apricena	2
Castrovillari	287	Policoro	5	Torremaggiore	2
Cosenza	284	Taranto	5	Pisticci	2
San Marco Argentano	99	Catanzaro	5	Sellia Marina	1
Cariati	70	Belvedere Marittimo	4	Cerignola	1
Cirò Marina	15	Lamezia Terme	2	Praia a Mare	1
Nova Siri	13				

Fonte Istat 2011

Collegamenti su ferro

Il porto di Corigliano Calabro sorge a nord della frazione Marina di Schiavonea. La stazione ferroviaria più vicina è quella di Corigliano Calabro ubicata presso la località Corigliano Scalo che dista circa 5 km. Tale stazione è quotidianamente servita da:

- 9 coppie di treni regionali che viaggiano sulla linea Sibari – Catanzaro Lido (tempo di percorrenza circa 12 minuti da Sibari e 2 ore 30 minuti da Catanzaro Lido);
- 2 coppie di treni Intercity Reggio Calabria – Catanzaro Lido – Sibari – Taranto (tempo di percorrenza circa 4 ore 50 minuti da Reggio Calabria e 1 ora 38 minuti da Taranto).

I collegamenti ferroviari verso Gioia Tauro non sono diretti ma richiedono ai viaggiatori almeno due cambi nel caso in cui si viaggi con il servizio regionale oppure un solo cambio a Reggio Calabria nel caso si utilizzi un servizio Intercity. Il tempo di viaggio varia da un minimo di 3 ore e 20 minuti ad un massimo di oltre 5 ore.
Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com).

Collegamenti su gomma

Riguardo i collegamenti tra Corigliano Scalo e l'area portuale, su strada sono assicurati da 7 coppie giornaliere di bus urbani eserciti dalla ditta IAS Scura. Il tempo di percorrenza varia tra i 15 ed i 35 minuti in funzione del percorso. La fermata più vicina al porto si trova su Viale Salerno. Per i collegamenti ferroviari a servizio dell'area valgono le stesse considerazioni già espresse per il porto. L'area è servita 9 coppie di bus urbani della di IAS Scura che la collegano con Corigliano Scalo, di cui 4 coppie servono anche l'area portuale. L'area del porto non risulta direttamente servita da

corse extraurbane del servizio di TPL su gomma, che invece servono il centro abitato di Marina di Schiavonea con 15 coppie di corse giornaliere appartenenti a diverse linee esercite dalla IAS Scura, in particolare la Rossano – Corigliano – Cosenza.
Per quanto riguarda invece l'area industriale, pur essendo adiacente alla SS106, strada percorsa da diverse linee extraurbane dell'azienda IAS Scura, essa risulta essere servita da sole tre coppie di corse appartenenti a:

- linea 81 San Giorgio Albanese – Corigliano Calabro;
- linea 89B Rossano – Castrovillari;
- linea 102 Mirto – Cosenza.

Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.4. Area integrata di Vibo Valentia

Il porto di Vibo Valentia è caratterizzato da una doppia funzione: commerciale e turistica.
L' agglomerato industriale, ubicato dentro i confini urbani del comune di Vibo Valentia, comprende gli insediamenti produttivi posti nella frazione Marina.
Oltre alle attività commerciali, all'interno del porto esiste un rilevante movimento di imbarcazioni da diporto che usufruiscono dei servizi essenziali, quali accoglienza e rifornimento di carburante. Tale movimento, nel periodo estivo, raggiunge elevati livelli di presenze e rappresenta un aspetto importante per il settore turistico provinciale. Durante il periodo estivo, il porto è interessato da rilevanti flussi passeggeri diretti e provenienti dalle Isole Eolie.
Dallo studio della domanda di mobilità per motivi di lavoro condotto dall'Istat nel 2011, si nota come il Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Vibo Valentia attragga giornalmente circa 3.720 spostamenti (fig. 20).

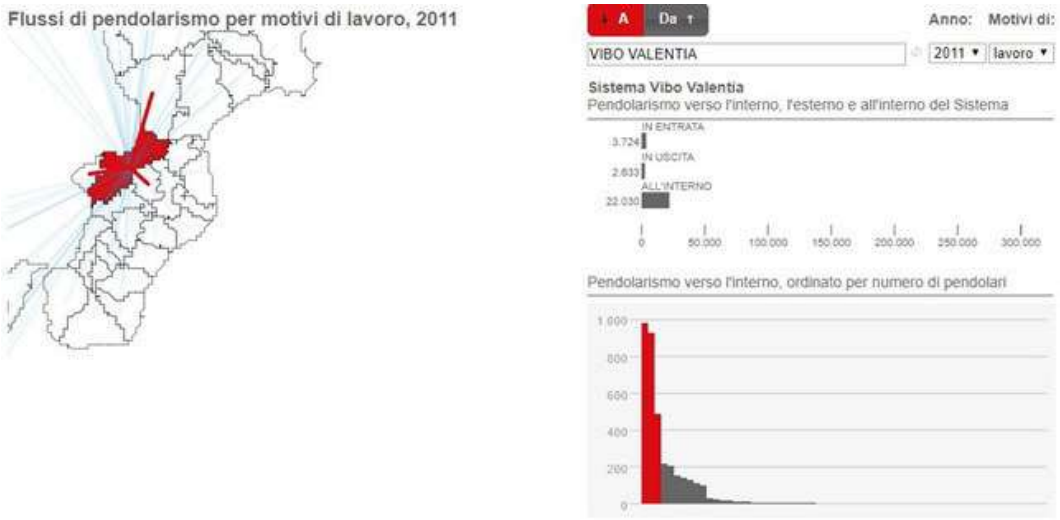


Fig. 20 – Flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Vibo Valentia (Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo, Istat, 2011)

In tab. 23 sono stati riportati in dettaglio i dati relativi alle provenienze degli spostamenti/giorno attratti per motivo lavoro dalla SLL di Vibo Valentia.

Tab. 23 - Provenienza flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Vibo Valentia

SLL	Spostamenti (num/g)	Spostamenti	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)
Lamezia Terme	983	Polistena	100	Melito di Porto Salvo	8
Tropea	930	Amantea	32	Oppido Mamertina	8
Soriano Calabro	490	Taurianova	22	Sant'Eufemia d'Aspromonte	8
Rosarno	217	Messina	20	Acri	7
Serra San Bruno	204	Paola	17	Bagheria	6
Reggio di Calabria	156	Soverato	13	Locri	6
Catanzaro	143	Sellia Marina	12	Belvedere Marittimo	5
Cosenza	131	Chiaravalle Centrale	12	Castrovillari	5
Gioia Tauro	110	Crotone	10	Delianuova	5

Fonte Istat 2011

Collegamenti su ferro

L'area del porto di Vibo Valentia è ubicata nella frazione di Vibo Marina. L'area industriale di Porto Salvo è contigua alla frazione marina e si estende lungo la SS522 in direzione sud-ovest. Il territorio è servito da due stazioni ferroviarie:

- Vibo Valentia – Pizzo, sulla linea tirrenica veloce Via Mileto, ubicata a circa 6 km in auto;
- Vibo Marina, sulla linea tirrenica lenta Via Tropea, ubicata nella frazione marina.

La stazione di Vibo Valentia – Pizzo è servita dai seguenti collegamenti ferroviari:

- 2 coppie giornaliere di treni Frecciabianca Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 18 e 26 minuti di tempo di percorrenza;
- 4 coppie giornaliere di treni Intercity Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 25 e 36 minuti di tempo di percorrenza;
- 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Palermo – Siracusa – Roma – Genova - Milano, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 25 e 36 minuti di tempo di percorrenza;
- 10 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Paola - Cosenza, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 19 e 26 minuti di tempo di percorrenza;
- 1 coppia giornaliera di treni regionali Reggio Calabria – Lamezia Terme Centrale, che ferma anche a Rosarno ed a Gioia Tauro con rispettivamente 19 e 26 minuti di tempo di percorrenza.

La stazione di Vibo Marina è servita dai seguenti collegamenti ferroviari:

- 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Reggio Calabria – Roma – Bologna–Milano – Torino, che ferma anche a Gioia Tauro ed a Rosarno con rispettivamente 1 ora e 1 ora 10 minuti di tempo di percorrenza;
- 9 coppie giornaliere di treni regionali Lamezia Terme – Tropea – Rosarno (capolinea), con circa 1 ora e 5 minuti di tempo di percorrenza.

La frazione marina è servita dalle linee del servizio urbano esercito da FdC che la collegano al capoluogo con:

- 4 coppie di corse della Linea Circolare A, che servono anche l'area industriale di Porto Salvo;
- 3 corse giornaliere appartenenti alle linee Urbano 1 e Urbano 2, che la collegano con Bivona e Porto Salvo.

Non è direttamente collegata con la stazione ferroviaria di Vibo–Pizzo. Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com).

Collegamenti su gomma

Per quanto riguarda il servizio extraurbano su gomma, l'area del porto di Vibo Valentia e l'area industriale di Porto Salvo sono servite dai seguenti servizi:

Ferrovie della Calabria

lLinea 414A (FdC), con 5 coppie di corse al giorno Vibo Valentia – Vibo Marina – Bivona – Porto Salvo;

- linea 414A (FdC), con 5 coppie di corse al giorno Vibo Valentia – Stazione Ferroviaria di Vibo Pizzo – Vibo Marina – Bivona – Porto Salvo;
- linea 237 (FdC), con 2 coppie di corse al giorno Spilinga – Catanzaro con fermata a Porto Salvo ed a Vibo Marina;
- linea 240 (FdC), con 1 coppia di corse al giorno Ricadi – Porto Salvo - Bivona – Vibo Marina – Pizzo.

Genco

- linea 323 (Genco), con 1 coppia di corse al giorno Zungri – Catanzaro con fermata a Porto Salvo, Bivona ed a Vibo Marina;
- linea 328 (Genco), con 1 coppia al giorno Vibo Valentia – Lamezia Terme con fermate a Porto Salvo, Bivona ed a Vibo Marina.

Le linee extraurbane che servono l'agglomerato industriale situato in località Aeroporto sono molteplici e sono state riportate nella tab. 24.

È in corso la predisposizione del nuovo programma di TPL che prevede collegamenti diretti con il porto di Gioia Tauro.

Tab. 24 – Servizi in transito presso l'agglomerato industriale di Vibo Valentia – Aeroporto nel giorno feriale tipo

Azienda	Linea	Bus	Itinerario	Note
GBV	198 A	2	Joppolo - Vibo Valentia	
GBV	198 B	2	Joppolo - Vibo Valentia	
Genco	321 A	12	Zungri - Vibo Valentia	
Genco	321 B	4	Briatico - Vibo Valentia	Transitano anche da Porto Salvo e dall'aeroporto di Lamezia Terme
Genco	323	2	Zungri - Catanzaro	Transitano anche da Porto Salvo e dall'aeroporto di Lamezia Terme
Brosio	211	10	San Calogero - Vibo Valentia	
Brosio	212	3	Rombiolo - Vibo Valentia	
Brosio	214	2	Rombiolo - Filandari	
Brosio	216	4	Nicotera - Vibo Valentia	
Brosio	217	12	Vibo Valentia-Reggio Calabria	Transitano da Gioia Tauro (fermate Quadrivio)
FdC	232	4	Parghelia - Vibo Valentia	
FdC	235	2	Tropea - Vibo Valentia	
FdC	236	4	Capo Vaticano - Vibo Valentia	
FdC	239	2	Zungri - Vibo Valentia	
FdC	241	2	Tropea - Vibo Valentia	
FdC	247 A	4	Mileto - Catanzaro	Transitano dall'aeroporto di Lamezia Terme
FdC	247 B	4	Mileto - Unical	Transitano dall'aeroporto di Lamezia Terme
FdC	414 A/B	19	Porto Salvo - San Giovanni di Comparni	
FdC	415	6	Vibo Valentia - San Giovanni di Comparni	
GBV	198 A	2	Joppolo - Vibo Valentia	
GBV	198 B	2	Joppolo - Vibo Valentia	
Genco	321 A	12	Zungri - Vibo Valentia	

Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.5 Area integrata di Lamezia Terme

L'aeroporto di Lamezia Terme si colloca in una vasta area pianeggiante in località Sant'Eufemia nel Comune di Lamezia Terme in provincia di Catanzaro. Esso occupa una posizione strategica nel territorio regionale, ricadendo all'interno di un'area posta al centro della Calabria, caratterizzata da ampi spazi pianeggianti ed attraversata da importanti infrastrutture stradali e ferroviarie: Autostrada A2 del Mediterraneo, SS18 e SS280, direttrice ferroviaria tirrenica, linea ferroviaria Lamezia Terme - Catanzaro. Il suo bacino di riferimento è molto vasto ed interessa l'intero territorio regionale. Inoltre, grazie ad alcuni vettori low cost ed ai relativi collegamenti internazionali, il suo bacino di utenza si estende anche ad alcune province della Campania, della Basilicata, della Puglia e della Sicilia.

Lo scalo è gestito dalla S.A.CAL. S.p.A., Società Aeroportuale Calabrese, a capitale

misto, con circa il 68% delle azioni detenuto da Enti Pubblici e il rimanente 32% in mano ad investitori privati. Attivo dal 1976, l'aeroporto si sviluppa su un'area di 261 ha, ad una quota di 12 m sul livello del mare.

All'esterno dell'aerostazione sono dislocate diverse aree di parcheggio per una capacità complessiva di circa 1.800 posti auto (1.250 posti a pagamento, 100 posti gratuiti, 350 posti riservati alle auto a noleggio, 70 posti per sosta breve con parchimetro, 37 posti riservati ai passeggeri a ridotta mobilità), a disposizione dei molti passeggeri che utilizzano l'autovettura per raggiungere l'aeroporto (circa il 90% degli spostamenti complessivi). Per i mezzi pubblici sono disponibili parcheggi dedicati davanti l'aerostazione passeggeri, con 25 stalli per gli autobus e 10 per i taxi. L'aeroporto di Lamezia Terme risulta ben collegato, tramite un adeguato sistema di strade secondarie, sia allo svincolo dell'autostrada A2 (svincolo di Lamezia Terme, da cui dista circa 1 km) sia alle strade statali SS18 e SS280. L'autostrada A2 consente un rapido collegamento con le aree a nord e sud della regione, mentre la SS280 con l'area catanzarese e la costa ionica. Un tratto di pochi chilometri della SS18 consente il collegamento tra l'aeroporto e l'importante nodo ferroviario di Lamezia Terme Centrale.

Non è presente presso l'aerostazione una stazione ferroviaria all'interno dello scalo stesso. Tale carenza limita l'accessibilità all'aeroporto da parte degli utenti e l'interscambio modale.

L'agglomerato industriale di Lamezia Terme si trova a circa 9 Km a sud della stazione ferroviaria che è nel centro abitato di Sant'Eufemia lungo la fascia costiera del Mar Tirreno, in contrada San Pietro Lametino. Esso presenta una superficie complessiva di oltre 1.000 ettari e dista circa 40 km dalla città di Catanzaro.

Dallo studio della domanda di mobilità per motivi di lavoro condotto dall'Istat nel 2011, si nota come il Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Lamezia Terme attragga giornalmente circa 3400 spostamenti (fig. 21).

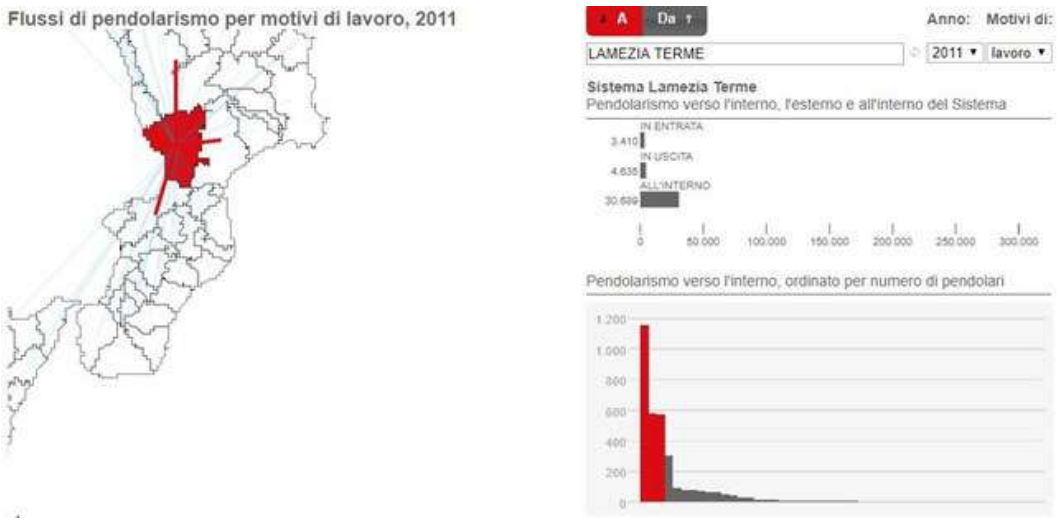


Fig. 21 – Flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Lamezia Terme (Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo, Istat, 2011)

In tab. 25 sono stati riportati in dettaglio i dati relativi alle provenienze degli spostamenti/giorno attratti per motivo lavoro dalla SLL di Lamezia Terme.

Tab. 25 - Provenienza flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Lamezia Terme

SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)
Catanzaro	1.158	Soriano Calabro	54	Locri	11
Vibo Valentia	578	Rosarno	43	Belvedere Marittimo	11
Cosenza	569	Gioia Tauro	32	San Giovanni in Fiore	10
Amantea	303	Serra San Bruno	28	Castrovillari	9
Paola	91	Crotone	18	Taurianova	8
Soverato	78	Chiaravalle Centrale	17	Cetraro	8
Reggio di Calabria	76	Oppido Mamertina	14	Cassano allo Ionio	6
Polistena	69	Acri	12	Melito di Porto Salvo	5
Sellia Marina	68	San Marco Argentano	12	Scalea	5
Tropea	62	Roccella Ionica	11		

Fonte Istat 2011

Collegamenti su ferro

L'aeroporto di Lamezia Terme si trova a circa due km dalla stazione Centrale di Lamezia Terme. Tale stazione ferroviaria, la principale della regione, è servita da numerosi treni sia della lunga percorrenza (Frecce ed Intercity) che del servizio regionale. In particolare, per quanto riguarda la lunga percorrenza, transitano presso questa stazione i seguenti servizi:

- 2 coppie giornaliere di treni Frecciargento Reggio Calabria – Roma, che fermano a Rosarno con tempo di percorrenza pari a circa 28 minuti;
- 2 coppie giornaliere di treni Frecciabianca Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 35 e 41 minuti;
- 4 coppie giornaliere di treni Intercity giorno Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 36 e 42 minuti;
- 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Reggio Calabria – Roma – Bologna – Milano – Torino, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 36 e 42 minuti;
- 2 coppie giornaliere di treni Intercity giorno Palermo – Siracusa - Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 35 e 42 minuti;
- 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Palermo – Siracusa – Roma – Genova - Milano, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 36 e 42 minuti.

Per quanto riguarda i servizi regionali la stazione di Lamezia Terme Centrale è servita

dai seguenti collegamenti:

- 10 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Paola - Cosenza, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 36 e 44 minuti;
- 1 coppia giornaliera di treni regionali Reggio Calabria – Lamezia Terme Centrale, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente tempo di percorrenza di 36 e 44 minuti;
- 9 coppie giornaliere di treni regionali Lamezia Terme – Tropea – Rosarno con tempo di percorrenza pari a 1 ora e 5 minuti;
- 12 coppie giornaliere di treni regionali Lamezia Terme – Catanzaro, una delle quali prolungata fino a Crotone ed un'altra fino a Locri, con tempi di percorrenza di 1 ora e 54 minuti da Crotone e 2 ore e 43 minuti da Locri.

I collegamenti verso la stazione di Gioia Tauro e Rosarno sono dunque assicurati da un buon numero di treni diretti di varie categorie.

L'aeroporto di Lamezia Terme è collegato inoltre con la stazione Centrale attraverso un servizio di navette esercito alla Lamezia Multiservizi. Tale servizio è organizzato con una frequenza di mezz'ora dalle 5:45 del mattino fino alle 23:20. Inoltre, per i viaggiatori che utilizzano il treno, l'aeroporto risulta una "fermata virtuale", ovvero una fermata che compare nei canali di vendita ufficiali di Trenitalia, direttamente connessa in combinato modale bus–treno al servizio ferroviario e con adeguata coincidenza garantita.

Per quanto riguarda l'area industriale, essa è servita dagli stessi servizi ferroviari dell'aeroporto di Lamezia Terme. A differenza dell'aerostazione, risulta essere servita unicamente dalle corse della Linea 5 del servizio urbano esercito dalla Lamezia Multiservizi. La linea in oggetto è una circolare che parte da Nicastro, serve la stazione di Lamezia Centrale per poi giungere all'area industriale e proseguire verso San Pietro Lametino. In tutto le corse che giornalmente servono l'area industriale sono 6 con tempi di percorrenza di circa 15 minuti (tempo di viaggio della tratta compresa tra la stazione centrale e l'area industriale). Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com), mentre i dati relativi alla Lamezia Multiservizi sono stati anch'essi reperiti dal loro sito internet sulla pagina dedicata ai servizi di trasporto pubblico (http://www.lameziamultiservizi.it/index.php?area=TRASPORTI&w=).

Collegamenti su gomma

Per quanto riguarda i servizi di TPL extraurbano su gomma, l'aeroporto nel 2016, su forte spinta dell'Assessorato alle Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità della Regione Calabria, ha visto incrementare notevolmente il numero di corse che giornalmente vi effettuano fermata. Tale numero è passato dalle precedenti 20 corse (collegamenti prevalentemente dedicati) alle odierne 104 giornaliere. Questa significativa modifica

ha portato l'area dell'aeroporto a divenire un vero e proprio hub dei servizi extraurbani su gomma anche in ragione del numero piuttosto elevato di località, sparse su tutto il territorio calabrese che è possibile raggiungere in bus direttamente dall'aeroporto. In particolare le linee extraurbane che servono l'aeroporto sono riportate nella tab. 26.

Tab. 26 – Servizi in transito presso l'aeroporto di Lamezia Terme nel giorno feriale tipo

Azienda	Linea	Bus	Itinerario	Note
Bilotta	120	6	Martirano - Catanzaro	
Bilotta	128	4	Lamezia - Catanzaro	
Bilotta	132 B	4	Lamezia - Catanzaro	
Bilotta	132 C	2	Lamezia - Catanzaro	
Cons.Aut.	159	2	Paola - Catanzaro	
Fdc	247 A	4	Vibo Valentia - Catanzaro	
Fdc	247 B	4	Vibo Valentia - Cosenza	
Fdc	384	21	Cosenza - Catanzaro	
Federico	285 B	8	Locri - Unical	
Federico	285 C	2	Melito PS - Unical	
GBV	202	6	Nicotera - Catanzaro	
Genco	323	2	Zungri - Catanzaro	
Genco	327	2	Polia - Catanzaro	
Lirosi	279 A	4	Reggio Calabria - Catanzaro	
Lirosi	279 B	4	Reggio Calabria - Catanzaro	Tutti i bus transitano da Gioia Tauro
Lirosi	279 C	4	Reggio Calabria - Cosenza	Tutti i bus transitano da Gioia Tauro; 2 bus transitano anche da Rosarno
Romano	53 A	2	Lamezia Terme - Unical	
Romano	53 B	2	Lamezia Terme - Unical	
Romano	54 A	11	Lamezia - Catanzaro	
Romano	54 B	1	Lamezia - Catanzaro	
Scura	105	2	Acri - Catanzaro	
Scura	80 B	4	Rossano - Catanzaro	
Totale		101		

Nessuna di queste corse extraurbane passa né dal porto di Gioia Tauro, né dalla stazione di Gioia Tauro stessa e né dalla stazione di Rosarno.

L'area industriale non è direttamente servita dalle linee del servizio pubblico extraurbano. Solamente una coppia giornaliera di corse appartenenti alla linea 327 Polia – Catanzaro, esercita dalla ditta Genco, fa fermata presso il bivio di San Pietro Lametino sulla SS18, a circa 600 metri dall'agglomerato industriale. È in corso comunque la predisposizione del nuovo programma di TPL che prevede collegamenti diretti con il porto di Gioia Tauro.

Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.6 Porto ed Aeroporto di Reggio Calabria

L'area di Reggio Calabria presenta due infrastrutture importanti: il porto e l'aeroporto.

Il porto di Reggio Calabria presenta uno specchio d'acqua di circa 230.000 mq, con fondali variabili fra 4 e 13 m e banchine operative per circa 1.850 m, retrostanti alle quali si sviluppano 75.400 mq di piazzali.

Costituisce, insieme a quello di Villa San Giovanni, un importante nodo marittimo per i

collegamenti con la Sicilia, garantendo servizi di linea con Messina e le isole Eolie. Attualmente, lungo la direttrice Reggio Calabria - Messina è esclusivamente consentito un servizio passeggeri tramite aliscafi, mentre il trasporto di veicoli gommati privati e commerciali è garantito dai traghetti in partenza da Villa San Giovanni.

Il porto di Reggio Calabria non ha soltanto funzione di servizio passeggeri e commerciale (silicato di vetro, cemento ed allumina alla rinfusa), ma anche funzione diportistica; nell'area portuale è infatti presenti una darsena turistica riservata al diporto, con 50 posti barca.

Riguardo al traffico merci, il porto è stato, nel passato, funzionalmente collegato a numerosi porti del Mediterraneo quali, in particolare, Casablanca (Marocco), Marsiglia (Francia), Izmir, Sousse, Unye, Antalya, Iskederun, Ertegli, Nemrut (Turchia), Ceuta (Spagna), Patrasso (Grecia), Zaporozhya (Ucraina), Valletta (Malta).

L'area portuale è dotata di collegamenti diretti con la rete stradale ed autostradale (svincolo diretto con l'A2); pur essendo presente un collegamento ferroviario con la stazione Reggio Lido, lo scalo non è attivo dal 1980.

Le aree di servizio (parcheggi) e le dotazioni infrastrutturali riservate ai mezzi di attraversamento veloce (aliscafi) risultano inadeguate ad una politica di sviluppo del traffico passeggeri. Un ulteriore fattore penalizzante è rappresentato dalla pericolosità del collegamento stradale di raccordo con l'autostrada A2 (eccessiva pendenza).

All'interno del porto sono disponibili i servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio. Sono inoltre presenti Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane, Polizia di Stato e Capitaneria di Porto, nonché Direzione Marittima.

In termini di integrazione rispetto agli altri nodi calabresi inseriti nelle reti europee, centrale e globale, è in corso la predisposizione del nuovo programma di TPL che prevede collegamenti diretti con l'aeroporto di Reggio Calabria, con le principali stazioni ferroviarie del capoluogo reggino, con l'aeroporto di Lamezia Terme e con il porto di Gioia Tauro.

La seconda componente infrastrutturale dell'area di Reggio Calabria è l'aeroporto "Tito Minniti", noto anche come Aeroporto dello Stretto. Esso è situato lungo la costa che si affaccia sullo Stretto di Messina, nella zona sud della città, in località Ravagnese e dista dal centro della città circa 4 km. Il suo bacino potenziale di utenza è costituito dalle città di Reggio Calabria e Messina e dai relativi territori provinciali, che ricoprono un'area con oltre 1,2 milioni di abitanti. Lo scalo è gestito dalla S.A.CAL. S.p.A., gestore unico di tutti e tre gli aeroporti calabresi.

Lo scalo è collegato, via strada, mediante la tangenziale di raccordo tra l'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria e la SS106 Ionica; il collegamento ferroviario è garantito attraverso la stazione Reggio Calabria Aeroporto della linea Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo, grazie ad un servizio navetta esclusivo a richiesta, gratuito per i passeggeri che devono imbarcarsi.

Dallo studio della domanda di mobilità per motivi di lavoro condotto dall'Istat nel 2011, si nota come il Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Reggio di Calabria attragga

giornalmente 4.155 spostamenti (fig. 22).

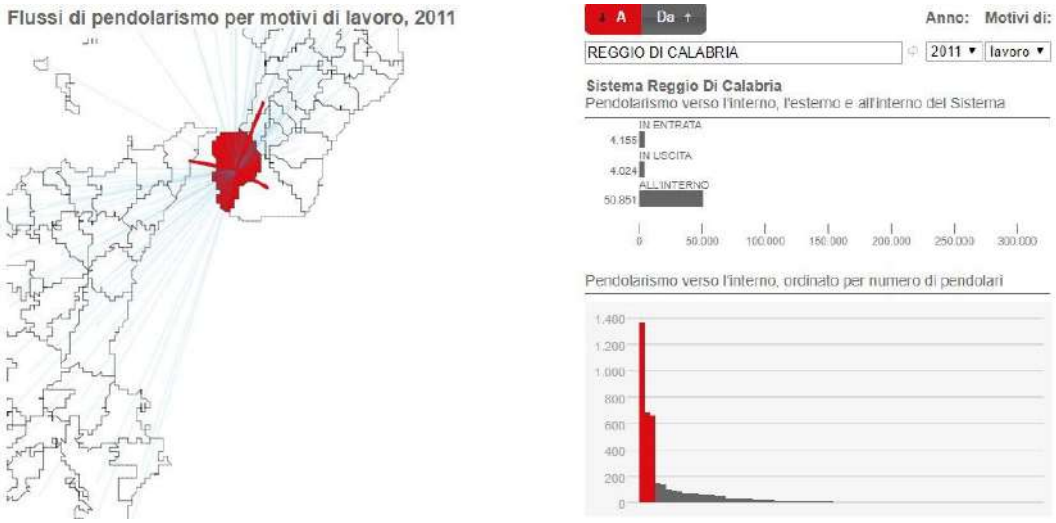


Fig. 22 – Flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Reggio di Calabria (Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo, Istat, 2011)

In tab. 27 sono stati riportati in dettaglio i dati relativi alle provenienze degli spostamenti/giorno attratti per motivo lavoro dalla SLL di Reggio di Calabria.

Tab. 27 - Provenienza flussi di pendolarismo per motivo Lavoro attratti dalla SLL di Reggio di Calabria

SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)	SLL	Spostamenti (num/g)
Melito di Porto Salvo	1364	Rosarno	66	Marina di Gioiosa Ionica	28
Gioia Tauro	687	Cosenza	58	Tropea	21
Messina	657	Bovalino	57	Giarre	20
Polistena	153	Milazzo	56	Stilo	18
Sant'Eufemia d'Aspromonte	144	Lamezia Terme	53	Soverato	17
Taurianova	102	Delianuova	52	Santa Teresa di Riva	13
Locri	94	Barcellona Pozzo di Gotto	30	Crotone	12
Bianco	81	Oppido Mamertina	29	Soriano Calabro	12
Vibo Valentia	69	Roccella Ionica	29	Palermo	11
Catania	69	Catanzaro	28	Paola	9

Fonte Istat 2011

Collegamenti su ferro

In territorio comunale di Reggio Calabria sono attive dodici stazioni ferroviarie disposte sulle due linee che transitano nell'area: la tirrenica e la jonica e la tirrenica. La stazione principale è quella di Reggio Calabria Centrale, stazione caposaldo comune ad entrambe le linee. Le stazioni più prossime alle aree interessate dalla ZES sono:

- zona porto (linea tirrenica):
    - Reggio Calabria Lido, che dista circa 5 minuti in treno dalla stazione Centrale,

    - Santa Caterina, che dista circa 7 minuti in treno dalla stazione Centrale;
- zona aeroporto (linea jonica):
    - Reggio Calabria Aeroporto, che dista circa 9 minuti in treno dalla stazione Centrale,
    - Reggio Calabria Omeca, che dista circa 5 minuti in treno dalla stazione Centrale.

Essendo la città dotata di servizio di tpl urbano si ritiene opportuno elencare, di seguito, tutti i servizi ferroviari che servono la stazione Centrale, indicando puntualmente quali di queste servono anche le stazioni a servizio del porto e dell'aeroporto:

- Linea tirrenica:
    - 2 coppie giornaliere di treni Frecciargento Reggio Calabria – Roma, che fermano anche a Rosarno con 50 minuti di tempo di percorrenza,
    - 2 coppie giornaliere di treni Frecciabianca Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 50 e 40 minuti di tempo di percorrenza,
    - 4 coppie giornaliere di treni Intercity Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 50 e 40 minuti di tempo di percorrenza (1 treno in direzione nord ferma anche a Reggio Calabria Lido),
    - 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Reggio Calabria – Milano - Torino, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 70 e 60 minuti di tempo di percorrenza,
    - 10 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Paola - Cosenza, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 55 e 50 minuti di tempo di percorrenza (fermano anche a Reggio Calabria Lido); 3 di questi treni partono da Melito Porto Salvo (uno dei quali serve anche la stazione di Reggio di Calabria Omeca),
    - 1 coppia giornaliera di treni regionali Reggio Calabria – Lamezia Terme Centrale, che ferma anche a Rosarno ed a Gioia Tauro con rispettivamente 55 e 50 minuti di tempo di percorrenza (ferma anche a Reggio Calabria Lido),
    - 12 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria - Rosarno, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 70 e 60 minuti di tempo di percorrenza (fermano anche a Reggio Calabria Lido ed a Reggio Calabria Santa Caterina);
- Linea Jonica:
    - 2 coppie giornaliere di treni Intercity Reggio Calabria – Taranto,
    - 7 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Taranto

(fermano anche a Reggio Calabria Omeca),

- 6 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Roccella Jonica (fermano anche a Reggio Calabria Omeca),
- 11 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Melito Porto Salvo (fermano anche a Reggio Calabria Omeca e a Reggio Calabria Aeroporto).

Le linee urbane (esercite dall'azienda ATAM) che servono il porto sono le seguenti:

- linea 110 Gallico Marina: 4 coppie al giorno;
- linee 27 Aeroporto - Università (facoltà di Agraria): 16 coppie al giorno;
- linee 28 Aeroporto - Università (facoltà di Architettura): 13 coppie al giorno;
- linee Porto - Aeroporto (diretto): 7 coppie al giorno.

Mentre le linee urbane che servono l'aeroporto sono le seguenti:

- linea 111 Macellari (Pellaro): 2 coppie al giorno;
- linea 113 San Filippo (Pellaro): 8 coppie al giorno;
- linea 114 Bocale: 3 coppie al giorno;
- linea 115 Lazzaro: 10 coppie al giorno;
- linee 119 Bovetto - Gallico Superiore: 12 corse al giorno;
- linee 121-122 Serro Valanidi/Trunca: 14 corse al giorno;
- linea 15 Cafari: 6 corse al giorno:
- linea 19 Trapezi: 4 corse al giorno;
- linee 27 Aeroporto - Università (facoltà di Agraria): 16 coppie al giorno;
- linee 28 Aeroporto - Università (facoltà di Architettura): 13 coppie al giorno;
- linea 35A Aretina: 4 corse al giorno;
- linee Porto - Aeroporto (diretto): 7 coppie al giorno.

Tutte le linee del servizio urbano sopraelencate effettuano fermata presso la stazione ferroviaria di Reggio Calabria Centrale ad eccezione della linea diretta "Porto – Aeroporto". Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com), mentre i dati relativi all'azienda ATAM sono stati anch'essi reperiti dal loro sito internet sulla pagina dedicata ai servizi di trasporto pubblico (http://www.atam.rc.it/cgi/atam.pl?_cgifunction=ricercapercorso_numero09).

Collegamenti su gomma

Sono inoltre in esercizio autolinee extraurbane di collegamento con il porto e l'aeroporto di Reggio Calabria.

Dettaglio dei collegamenti extraurbani nella zona del porto:

- linea 271 Fossato Jonico – Capolinea [A/R] / Villa San Giovanni - Istituto Alberghiero esercita da Tripodi: 11 coppia di corse al giorno;
- linea 273 Contrada Leandro – Capolinea [A/R] / Villa San Giovanni - Istituto

Alberghiero esercita da Tripodi: 8 coppia di corse al giorno;

- linea 284 Sant'Agata Piazza del Popolo / Reggio Calabria Stazione Ferroviaria Centrale esercita da Federico: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 288 A1 Bivongi Bar Royal / Reggio Calabria Stazione Ferroviaria Centrale esercita da Federico: 6 coppie di corse al giorno;
- linea 288 B1 Bivongi Bar Royal / Reggio Calabria Aeroporto dello Stretto esercita da Federico: 4 coppie di corse al giorno;
- linea 291 A Roccaforte del Greco Municipio / Reggio Calabria Stazione Ferroviaria Centrale esercita da Federico: 11 coppie di corse al giorno;
- linea 298 Platì – Reggio Calabria esercita da Mediterranea Bus: 4 coppie di corse al giorno;
- linea 303 Condofuri – Reggio Calabria esercita da Mediterranea Bus: 2 coppie di corse al giorno.

Per quanto riguarda invece i collegamenti extraurbani nella zona aeroporto:

- linea 271 Fossato Jonico – Capolinea [A/R] / Villa San Giovanni - Istituto Alberghiero esercita da Tripodi: 11 coppia di corse al giorno;
- linea 273 Contrada Leandro – Capolinea [A/R] / Villa San Giovanni - Istituto Alberghiero esercita da Tripodi: 7 coppia di corse al giorno;
- linea 288 A Caulonia / Reggio Calabria Aeroporto dello Stretto esercita da Federico: 2 coppie di corse al giorno;
- linea 288 B1 Bivongi Bar Royal / Reggio Calabria Aeroporto dello Stretto esercita da Federico: 14 coppie di corse al giorno;
- linea 298 Platì – Reggio Calabria esercita da Mediterranea Bus: 1 coppia di corse al giorno.

Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.7 Porto di Villa San Giovanni

Il porto di Villa San Giovanni rappresenta il principale nodo di collegamento marittimo tra la Calabria e la Sicilia, consentendo l'attracco delle navi traghetto operative nello Stretto di Messina per il trasporto di persone, veicoli gommati (commerciali e non) e convogli ferroviari.

La struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria, così che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.

Il servizio di traghettamento è svolto da Bluferries, divisione di navigazione della società RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e da privati (società Caronte & Tourist). La società Bluferries utilizza 4 invasature; 3 di queste, dotate di binari per l'imbarco dei convogli ferroviari (passeggeri o merci), sono riservate all'attracco dei traghetti

monodirezionali, adibiti al trasporto dei veicoli ferroviari e delle autovetture; l'altra invasatura è attrezzata per l'imbarco/sbarco di veicoli gommati pesanti su traghetti bidirezionali. La società Caronte & Tourist traghetta invece soltanto veicoli gommati (commerciali e non), utilizzando altre 4 invasature. I dati statistici dell'ultimo triennio indicano in 85.000 il numero di accosti medi annui.

Essendo il porto localizzato in pieno centro urbano, il traffico stradale da esso originato costituisce un carico molto gravoso per la rete viaria di Villa San Giovanni, causando problemi di congestione e di inquinamento atmosferico ed acustico. La situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di alcune strozzature della rete stradale di adduzione al porto (sottopasso ferroviario), dalla mancanza di adeguate aree di parcheggio a servizio del porto e dall'assenza di percorsi alternativi che permettano di evitare il centro urbano.

Il comune di Villa San Giovanni si trova all'interno del Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Gioia Tauro, il quale attrae giornalmente circa 4.000 spostamenti così come già riportato in fig. 15 ed in tab. 20.

Collegamenti su ferro

L'area del porto di Villa San Giovanni è ubicata in stretta adiacenza alla stazione ferroviaria.

La stazione di Villa San Giovanni è servita dai seguenti collegamenti ferroviari:

- 2 coppie giornaliere di treni Frecciargento Reggio Calabria – Roma, che fermano anche a Rosarno con 30 minuti di tempo di percorrenza;
- 2 coppie giornaliere di treni Frecciabianca Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 33 e 25 minuti di tempo di percorrenza;
- 4 coppie giornaliere di treni Intercity Reggio Calabria – Roma, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 35 e 25 minuti di tempo di percorrenza;
- 2 coppie giornaliere di treni Intercity Palermo - Siracusa – Roma;
- 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Palermo - Siracusa - Roma – Genova - Milano, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 45 e 35 minuti di tempo di percorrenza;
- 1 coppia giornaliera di treni Intercity notte Reggio Calabria – Milano - Torino, che ferma sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 45 e 35 minuti di tempo di percorrenza;
- 2 treni giornalieri Intercity notte Palermo - Siracusa – Roma, ed uno in direzione opposta;
- 10 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria – Paola - Cosenza, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 38 e 32 minuti di tempo di percorrenza;
- 1 coppia giornaliera di treni regionali Reggio Calabria – Lamezia Terme

Centrale, che ferma anche a Rosarno ed a Gioia Tauro con rispettivamente 38 e 32 minuti di tempo di percorrenza;

- 12 coppie giornaliere di treni regionali Reggio Calabria - Rosarno, che fermano sia a Rosarno che a Gioia Tauro con rispettivamente 38 e 32 minuti di tempo di percorrenza.

Tutte le informazioni relative ai servizi ferroviari sono state dedotte tramite i canali ufficiali di vendita e informazione di Trenitalia (www.trenitalia.com).

Collegamenti su gomma

Per quanto riguarda invece i collegamenti su gomma, le linee extraurbane che servono il porto di Villa San Giovanni sono le seguenti:

- linea 217 A Vibo Valentia - Terminal Bus / Reggio Calabria - Stazione FS esercita da Brosio: 4 coppie di corse al giorno (fermano anche nel centro abitato di Gioia Tauro);
- linea 218 Melicuccà - Incrocio Via Tocco / Reggio Calabria - Stazione FS esercita da Brosio: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 268 A Gambarie / Reggio Calabria Piazza Garibaldi esercita da CostaViolaBus: 5 coppie di corse al giorno;
- linea 268 B Scilla / Reggio Calabria Piazza Garibaldi esercita da CostaViolaBus: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 269 Melia Sant'Angelo / Reggio Calabria Piazza Garibaldi esercita da CostaViolaBus: 23 coppie di corse al giorno;
- linea 271 Fossato Jonico – Capolinea [A/R] / Villa San Giovanni - Istituto Alberghiero esercita da Tripodi: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 273 Motta San Giovanni / Villa San Giovanni - Istituto Alberghiero esercita da Tripodi: 2 corse al giorno in direzione Villa San Giovanni ed una in direzione Motta San Giovanni;
- linea 275 C Reggio Calabria – Laureana di Borrello esercita da Lirosi: 8 coppie di corse al giorno (fermano anche nel centro abitato di Gioia Tauro);
- linea 275 E Reggio Calabria – Polistena esercita da Lirosi: 4 coppie di corse al giorno (2 coppie fermano anche nel centro abitato di Gioia Tauro);
- linea 275 F Reggio Calabria – Polistena esercita da Lirosi: 1 coppia di corse al giorno (fermano anche nel centro abitato di Gioia Tauro);
- linea 275 J Reggio Calabria – Polistena esercita da Lirosi: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 276 A Reggio Calabria – Giffone esercita da Lirosi: 1 coppia di corse al giorno (fermano anche nel centro abitato di Gioia Tauro);
- linea 276 B Reggio Calabria – Maropati esercita da Lirosi: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 279 A Reggio Calabria – Catanzaro esercita da Lirosi: 2 coppie di corse al

giorno;

- linea 279 C Reggio Calabria – Cosenza esercita da Lirosi: 2 coppie di corse al giorno (fermano anche nel centro abitato di Gioia Tauro);
- linea 288 B1 Bivongi Bar Royal / Reggio Calabria Aeroporto dello Stretto esercita da Federico: 18 coppie di corse al giorno;
- linea 316 A Acquacalda Piazza Immacolata / Reggio Calabria stazione FS esercita da Scar: 6 coppie di corse al giorno;
- linea 317 Musalà Piazza Chiesa / Reggio Calabria stazione FS esercita da Scar: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 318 Baglio Sant'Angelo / Reggio Calabria stazione FS esercita da Scar: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 427 Oppido Mamertina Ufficio Postale / Reggio Calabria (Stazione Ferroviaria centrale Lido) esercita da Ferrovie della Calabria: 1 coppia di corse al giorno;
- linea 428 Santa Cristina / Reggio Calabria (Stazione Ferroviaria Centrale Lido) esercita da Ferrovie della Calabria: 1 coppia di corse al giorno.

Tutte le informazioni relative ai servizi su gomma sono state reperite tramite contatto diretto con i rappresentanti ufficiali delle ditte esercenti interessate e trovano riscontro nei quadri orari pubblicati sui propri siti internet.

4.8 Previsione dei servizi di collegamento per aree della ZES

Partendo da quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti della Calabria e da quanto normato dalla LR n.35/2015, legge di riordino del settore del Trasporto Pubblico Locale regionale, è possibile individuare uno scenario futuro di assetto dei servizi di TPL che, oltre agli interventi già previsti su tutta la rete regionale, possa contemplare anche delle azioni specifiche a favore delle aree ricadenti nella ZES.
Il PRT dà risalto al trasporto pubblico locale su varia scala (urbana, regionale, nazionale ed internazionale) individuando Obiettivi, Azioni e Misure dettagliate che stanno già trovando attuazione nell'attività pianificatoria, progettuale e realizzativa della Regione Calabria.
In particolare per quanto riguarda il TPL a scala regionale si riportano, relativamente all'Obiettivo 3 Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale, Azione 3 Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie, le Misure 3.1 Sistema dei trasporti regionale, 3.2 Sistema di trasporto ferroviario e 3.3 Sistema di trasporto su gomma:

- Misura 3.1 Sistema dei trasporti regionale. Misure per l'integrazione delle funzioni economico-territoriali, presenti in forma diffusa sul territorio regionale attraverso l'uso prevalente del trasporto collettivo. Realizzare efficaci collegamenti tra i centri urbani, le aree a vocazione industriale ed agricola, le

aree a valenza paesistica, i nodi della rete di trasporto con valenza sovraregionale, tali da consentire elevati livelli di accessibilità a tutto il territorio regionale. A livello regionale il ruolo portante deve essere assegnato al trasporto su ferro, nella prospettiva della realizzazione di una metropolitana regionale, in grado di connettere i principali nodi della regione con tempi di percorrenza e frequenze adeguate, realizzando una sorta di grande 8. Le aree urbane a nord (Cosenza/Rende), a sud (Reggio Calabria) e le intersezioni (Lamezia Terme, Catanzaro) del grande 8 ed i sistemi urbani di Vibo Valentia e Crotone costituiscono i nodi di I e II livello previsti dall'art. 8 della LR n. 35/2015. Realizzazione di una Metropolitana regionale del mare, un sistema di collegamenti marittimi a supporto dell'offerta turistica legata alla fruizione del patrimonio naturalistico-ambientale e storico-culturale del territorio regionale.

- Misura 3.2 Sistema di trasporto ferroviario. Il sistema di trasporto ferroviario si basa sull'infrastruttura del grande 8, sulla quale devono essere eliminati tutti i punti di criticità (rallentamenti dovuti alla geometria, mancanza di possibilità di incrocio, mancanza di sottopassi pedonali e sottovia, inadeguata capacità delle stazioni, insicurezza dei tracciati, impossibilità di realizzare instradamenti diretti ecc.). Ad esso si aggiungono le altre linee della rete nazionale e le linee della rete regionale a scartamento ridotto. Avviare una analisi sistematica del ruolo di tutti i tracciati ferroviari sottoutilizzati o dismessi, verificando, in relazione agli obiettivi di sostenibilità, specifiche azioni di recupero con mantenimento, potenziamento e rilancio, trasformazione, ciò anche rispetto alle collocazioni territoriali ed all'organizzazione in sistemi omogenei di trasporto al servizio di territori omogenei, come ad esempio la Piana di Gioia Tauro. A tal scopo verranno particolarmente studiate e messe in pratica azioni di riqualificazione che conducano alla valorizzazione di sistemi di mobilità a basso impatto ambientale e funzionali al turismo e che portino alla valorizzazione dei sistemi economici, culturali locali, anche in relazione alla Misura 4.8 Rinnovo del materiale rotabile ferroviario che, innanzitutto dovrà presentare caratteristiche generali di qualità e comfort di viaggio idonee alla tipologia di servizio svolto, e una capacità di posti a sedere tale da consentire di evitare il ricorso complementare al trasporto su gomma sugli stessi itinerari e da rendere economicamente sostenibile l'esercizio ferroviario. Esso inoltre dovrà possedere caratteristiche dinamiche e prestazionali, atte a garantire velocità di marcia elevate anche nei tronchi della rete regionale che presentano livelli elevati di tortuosità. In tal modo potrà essere garantito subito un incremento di qualità nei tempi e nelle frequenze con la sola immissione di nuovo materiabile rotabile, nelle more delle realizzazioni infrastrutturali, con particolare riferimento ai tratti di linea con maggiori limitazioni. Rinnovo e recupero del materiale rotabile ferroviario storico, dei diversi scartamenti, per l'esercizio

turistico delle linee storiche e dei percorsi turistici sulle linee attuali.

- Misura 3.3 Sistema di trasporto su gomma. Il trasporto su gomma, opportunamente integrato con il trasporto ferroviario, manterrà un ruolo insostituibile, sia per le estese zone della regione non servite o servibili (sia in relazione all'offerta che in relazione alla domanda) dal trasporto ferroviario, sia per la adduzione ai nodi del trasporto ferroviario. Il trasporto su gomma dovrà essere sviluppato sia attraverso servizi tradizionali, sia attraverso servizi innovativi, come ad esempio i servizi di trasporto a chiamata, soprattutto in relazione al collegamento delle aree interne a domanda debole e delle aree vallive a elevata valenza paesaggistica. I servizi di tipo innovativo, attualmente non presenti nel territorio regionale, vengono normati con specifiche delibere di giunta regionale che ne permettano l'attivazione nelle diverse realtà, proponendosi quindi come casi test da valutare nei risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prefissi.

Per quanto riguarda il TPL a scala urbana si riportano, relativamente all'Obiettivo 2 Aree Urbane, Azione 2 Misure per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane, le Misure 2.1 Trasporto Pubblico in sede protetta e 2.2 Trasporto Pubblico in sede promiscua:

- Misura 2.1 Trasporto Pubblico in sede protetta. Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:
    - gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana, con riferimento anche al recente avviso pubblico per l'affidamento dei servizi di TPL ed ai vincoli imposti dal MEF e dal MIT,
    - istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali,
    - infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti ed in corso di realizzazione, (3) implementazione prioritaria di sistemi vincolati (metrotramvia), secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano – suburbano, laddove integrabili alle reti ferroviarie esistenti, al fine di limitare i trasbordi e le rotture di carico in area urbana e suburbana, in sede riservata, adeguati alle realtà di medie dimensioni, favorendo lo sviluppo del sistema regionale su ferro; (4) implementazione di sistemi

in sede riservata e/o protetta di nuova generazione di ridotto impatto infrastrutturale, adeguati alle realtà di medie dimensioni, internalizzando le migliori esperienze europee dal BHLS (Bus with High Level of Service) ai sistemi ancor più innovativi, secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano – suburbano; (5) analisi e studi di fattibilità di raccordi ferroviari con le dorsali ferroviarie attuali ed in corso di progettazione; (6) potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

Le misure devono essere finalizzate alla crescita in valore assoluto dell'offerta di servizi e della domanda ed alla crescita percentuale rispetto ai servizi in sede promiscua.

- Misura 2.2 Trasporto Pubblico in sede promiscua. Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:
    - gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana,
    - istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, anche in riferimento ai servizi di trasporto a chiamata, di car sharing, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali,
    - infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti ed in corso di realizzazione, implementazione di sistemi di prioritarizzazione per i mezzi pubblici nelle reti urbane anche tramite progetti pilota; potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

Le cinque Misure tracciano il percorso che la Regione Calabria intende intraprendere nello sviluppo dei servizi su TPL incrementandone le performance anche attraverso importanti investimenti infrastrutturali che coinvolgono sia le aree urbane (metropolitana leggera di Cosenza e di Catanzaro) che il territorio extraurbano (potenziamento della linea ferroviaria jonica e della trasversale Catanzaro Lido – Lamezia Terme Centrale/Aeroporto).

4.9 Riorganizzazione della mobilità dei passeggeri nelle aree ZES

L'analisi effettuata sugli attuali servizi di collegamento TPL tra le varie aree della ZES ha permesso di evidenziarne le principali criticità in merito alla sua efficacia ed alla sua efficienza.

Queste criticità, esplicitate nei paragrafi precedenti, afferiscono soprattutto a modelli di offerta che non interpretano al meglio le richieste specifiche di mobilità espresse dagli utenti di tali aree. In particolare i principali disagi sono dovuti alla mancanza di integrazione fra i servizi urbani e quelli ferroviari, nonché fra le diverse linee del servizio extraurbano.

Pertanto la riorganizzazione dei servizi si dovrà fondare su una maggiore aderenza alle esigenze della domanda attuale e soprattutto di quella potenziale derivante dalla crescita economico-produttiva prevista dalla realizzazione della ZES. A tal proposito diventa essenziale una forte integrazione funzionale e tariffaria fra i servizi che costituiscono l'offerta, in modo da determinare un "effetto rete" che possa rappresentare il valore aggiunto del servizio stesso a vantaggio dei viaggiatori.

I nuovi servizi saranno quindi costituiti secondo i seguenti principi:

- forte integrazione tra i servizi ferroviari ed i servizi urbani, presso i nodi di interscambio delle stazioni ferroviarie;
- integrazione tra i servizi urbani e quelli extraurbani che transitano in prossimità delle aree ZES;
- istituzione di nuovi servizi ferroviari dedicati fra le aree ZES.

In particolare, si propone l'integrazione ferro-gomma per il miglioramento dell'accessibilità locale delle seguenti aree:

- macronodo Gioia Tauro, porto e retroporto, con la stazione di Rosarno (si veda in dettaglio il paragrafo successivo);
- area integrata di Vibo Valentia, porto e retorporto, con le stazioni di Vibo Valentia - Pizzo e di Vibo Valentia Marina;
- area integrata di Crotone, porto e retroporto, con la stazione di Crotone;
- area integrata di Corigliano Calabro, porto e retroporto, con la stazione di Sibari (in attesa della futura elettrificazione della tratta ferroviaria Sibari - Corigliano - Rossano);
- area integrata di Lamezia Terme, aeroporto e retroaeroporto, con la stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale.

Per quanto riguarda il miglioramento dell'interconnessione tra le aree ZES del versante tirrenico con quelle del versante ionico, attualmente non ben collegate, si propone l'istituzione dei seguenti nuovi servizi ferroviari:

- 2 coppie giornaliere di treni lunghi e veloci sulla relazione Sibari – Cosenza - Lamezia Terme – Rosarno - Reggio Calabria; questo servizio, aggiuntivo rispetto

agli esistenti, consentirà di collegare direttamente l'area ZES di Corigliano Calabro con quella di Gioia Tauro; per Lamezia Terme e Vibo Valentia, Villa San Giovannie e Reggio Calabria, già collegate direttamente con un buon numero di treni a frequenza oraria, questo servizio sarebbe un rinforzo nelle fasce orarie di punta.

Per il collegamento tra Crotone e Gioia Tauro si propongono due soluzioni:

- di breve periodo con l'istituzione di due collegamenti automobilistici (o in alternativa ferroviari) tra Crotone e Lamezia Terme in coordinamento con i treni da e per Rosarno - Reggio Calabria;
- di lungo periodo con l'istituzione di due collegamenti automobilistici (o in alternativa ferroviari) tra Crotone e Catanzaro Lido in coordinamento con due nuove coppie di treni da e per Rosarno - Reggio Calabria possibili a seguito dell'elettrificazione della linea Catanzaro - Lamezia.

4.10 Proposte progettuali per la mobilità dei passeggeri per il macronodo Gioia Tauro

Di grande importanza risulta essere la riorganizzazione dei servizi di mobilità passeggeri dell'area ZES di Gioia Tauro. Infatti, attualmente, non esistono collegamenti urbani né tra la stazione di Gioia Tauro e l'area portuale, né tra la stazione di Rosarno ed il porto stesso.

Si propone pertanto l'istituzione di una navetta dedicata a servizio degli utenti che intendono raggiungere l'area portuale di Gioia Tauro in treno. Tale linea, a cadenza oraria, partirebbe dalla Stazione ferroviaria di Rosarno (la più vicina all'ingresso principale del porto) e servirebbe sia l'area interna al porto (Terminal MCT – area nord) che l'area esterna con una serie di fermate lungo l'attuale Strada Vicinale Colomono, giungendo infine nei pressi dell'Autorità portuale (Vigili del Fuoco - accesso sud). Il percorso terminerebbe con un'ultima fermata presso il Ponte Budello di Gioia Tauro; da qui il bus tornerebbe direttamente alla stazione di Rosarno. Il percorso ad anello così ipotizzato consentirebbe di svolgere il servizio a cadenza oraria con un unico mezzo, essendo la durata complessiva del tragitto di circa 45 minuti. Inoltre sarebbe possibile organizzare il servizio con partenze cadenzate in coincidenza con l'orologio della stazione ferroviaria di Rosarno (attualmente i treni sulla direttrice principale transitano nelle due direzioni tra il minuto 10 ed il minuto 14 di ogni ora). La tab. 28 riporta un'ipotesi di quadro orario e la fig. 23 la sequenza delle fermate con i relativi passaggi orari delle 10 corse giornaliere proposte.

Una stima di massima delle percorrenze svolte da questa navetta dedicata porta a computare circa 100.000 bus*km/anno, considerando una lunghezza complessiva dell'anello di circa 31 km ed un servizio di 10 corse giornaliere dal lunedì al sabato per tutta la durata dell'anno.

L'istituzione di questo servizio potrebbe essere immediata, in quanto si collocherebbe

all'interno di quanto previsto dall'articolo 23 comma 7a) della LR n. 35/2015 Norme per i servizi di trasporto pubblico locale come servizio di tipo sperimentale.

Tab. 28 – Ipotesi di quadro orario della navetta Rosarno FS – Porto Gioia Tauro – Rosarno FS

Fermate	CORSE									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rosarno Stazione FS (partenza)	06.20	07.20	08.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20
Gioia Tauro Porto Varco Nord	06.30	07.30	08.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Gioia Tauro Porto MCT	06.35	07.35	08.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35
Gioia Tauro Colomono 1	06.40	07.40	08.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40
Gioia Tauro Colomono 2	06.42	07.42	08.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
Gioia Tauro Colomono 3	06.45	07.45	08.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45
Gioia Tauro Autorità Portuale	06.48	07.48	08.48	13.48	14.48	15.48	16.48	17.48	18.48	19.48
Gioia Tauro Ponte Budello	06.50	07.50	08.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50
Rosarno Stazione FS (arrivo)	07.05	08.05	09.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05

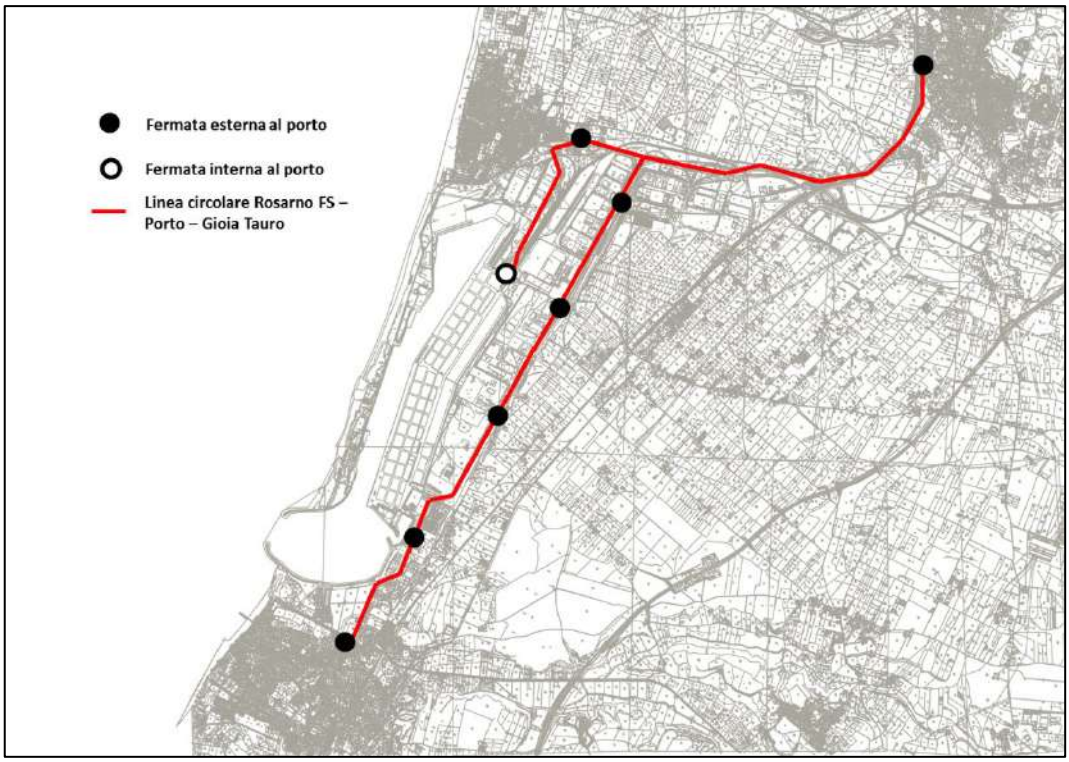


Fig. 23 – Percorso della navetta Rosarno FS – Gioia Tauro Porto – Rosarno FS

Bibliografia

Area Logistica Integrata del Polo di Gioia Tauro - Documento di sviluppo e di proposte. Regione Calabria, Assessorato al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro, 2018.

Area Logistica integrata Tavolo Tecnico del Polo Logistico di Gioia Tauro. RFI, 2017. http://www.ponir.mit.gov.it/images/pdf/ali-gioia-tauro/esposito_gioiatauro.pdf

ATAM S.p.a., 2018.
http://www.atam.rc.it/cgi/atam.pl?_cgifunction=ricercapercorso_numero09

Bilotta Autoservizi, 2018. http://www.bilottaautolinee.it/linee-regionali.html

Brosio Tour s.a.s., 2018.
http://www.brosiotour.it/index.php?option=com_content&view=category&id=20&Itemid=125

Caronte & Tourist S.p.a., 2018.
https://carontetourist.it/it/caronte/orari-stretto-di-messina-veicoli-commerciali

CORE, Centrale Operativa Regionale, 2018.
http://calabria.coretpl.it/esercizio-tpl#line

FEDERICO AUTOLINEE, 2018.
http://www.autolineefederico.it/portale/tabelle-orari/

Ferrovie della Calabria s.r.l., 2018.
http://www.ferroviedellacalabria.it/fdc/orari-autolinee/

Fratelli Romano S.p.a., 2018.
http://www.autolineeromano.com/n/urbano.htm

IAS Autolinee, 2018.
http://www.iasautolinee.com/destinazioni/corse-regionali/

Infrastrutture di connettività e progetti ict aeroporto di Lamezia Terme. SACAL, 2018. (nota Prot. n. 26203/ICT/2018).

Infrastrutture di connettività e progetti ict aeroporto di Lamezia Terme - nota Prot. n. 26203/ICT/2018). SACAL, 2018.

LAMEZIA MULTISERVIZI S.p.a., 2018.
http://www.lameziamultiservizi.it/index.php?area=trasporti&ID=2

Legge Regionale 31/12/2015, n. 35, "Norme per i servizi di trasporto pubblico locale" (BURC n. 96 del 31 dicembre 2015).

LIROSI AUTOSERVIZI, 2018.
http://www.lirosiautoservizi.com/index.php/orari-e-tariffe

Mappa interattiva dei flussi di pendolarismo 2011 - ISTAT, 2011.
http://www.istat.it/pendolarismo/grafici_province_cartografia_2011.html

Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese. Regione Calabria, Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio, 2011.

Movimenti aeroportuali. Assoaeroporti (Associazione Italiana Gestori Aeroporti), 2013.
http://www.assaeroporti.com/statistiche/

Movimenti portuali. Assoporti (Associazione dei Porti Italiani), 2013.
http://www.assoporti.it/statistiche/annuali

Nota metodologica SLL 2011 - ISTAT, 2011.
http://www.istat.it/it/files/2014/12/nota-metodologica_SLL2011_rev20150205.pdf

Piano Operativo Triennale 2015 -2017 - Autorità Portuale di Gioia Tauro, 2015.

Piano Regionale dei Trasporti (PRT). Regione Calabria, 2016. Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale della Calabria n. n. 157 del 19 dicembre 2016.

Quadro Territoriale Regionale (QTR). Regione Calabria, 2016. Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale della Calabria n. 134 dell'1agosto 2016.

Regolamento recante istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES). Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25/01/2018, n. 12, (GU n. 47 del 26 febbraio 2018).

Relazione Port security – Porto di Vibo Valentia Marina, Autorità Marittima di Vibo Valentia, 2015.

Relazione Tecnica Progetto Definitivo - Progetto GRS14 – Terminal Intermodale. CORAP, Regione Calabria, 2014.

TELECOM ITALIA S.p.a., 2018.
https://www.tim.it/

Traffico merci combinato: traffico di contenitori e di unità di trasporto stradali per ferrovia. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2010.
www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=08894

TRENITALIA S.p.a., 2018.
www.trenitalia.com

Capitolo 7

Impatto sociale ed economico

(contenuto di cui alla lettera c, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera c, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018: *un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES.*

Lo studio è stato fatto con la finalità di poter valutare gli impatti attesi dall'istituzione della ZES conseguenti all'attuazione delle direttrici del progetto ZES in Calabria, che sono semplificazioni e benefici economici per come definiti dall'art.5 del Dl 91/2017

1. Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire delle seguenti tipologie di agevolazioni:

a) procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalita' individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei ministri;

b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES di cui all'articolo 4, comma 5, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni, nel rispetto della normativa europea e delle norme vigenti in materia di sicurezza, nonchè' delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previste dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

2. In relazione agli investimenti effettuati nelle ZES, il credito d'imposta di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e' commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Gli impatti sono stati analizzati a livello qualitativo in termini di sostenibilità nel par.1 e a livello quantitativo con l'utilizzo di un sistema di modelli sperimentali per la stima aggregata degli impatti della ZES in Calabria nel par. 2

1 Impatti economici, sociali ed ambientali

Il progetto ZES per la Calabria è atteso che produca impatti dalle direttrici esposte per scale temporali differenti:

- semplificazione amministrativa, attraverso la costituzione di un apposito Sportello Unico;
- disponibilità di infrastrutture, di immobili e terreni a canoni di locazione ridotti e allaccio ad utenze a tariffe agevolate;
- incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali.

Le direttrici di cui sopra sono uno strumento di sviluppo sostenibile che, all'interno di una strategia di crescita economica globale, permette di incrementare le esportazioni e gli investimenti esteri, accrescere i livelli occupazionali e consentire un controllo efficiente delle imprese fornendo loro adeguati servizi e controlli.

Il perseguimento dello sviluppo sostenibile è coerente con il PRT che prevede specifiche misure volte al rispetto del principio della sostenibilità. In particolare è coerente all' Obiettivo 8 Sostenibilità, snellimento e semplificazione.

Gli impatti conseguenti all'istituzione delle ZES possono essere valutati rispetto alle tre declinazioni di sostenibilità: economica, sociale ed ambientale.

La sostenibilità economica va intesa come efficienza ed efficacia, considerando obiettivi specifici che vanno dalla riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi con incremento dell'efficienza della produzione e dell'efficacia del prodotto, all'innalzamento della qualità dei servizi e del lavoro, ai processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire strumento; questi obiettivi vanno letti in relazione al ruolo dei trasporti e della logistica nel definire la produttività ed il livello di competitività della Regione, nell'ambito degli indirizzi complessivi di controllo della spesa pubblica, ma alla luce della spinta propulsiva che viene impressa dai fondi comunitari.

Gli impatti in termini di sostenibilità economica della ZES riguardano principalmente:

- crescita dell'export;
- crescita dei livelli occupazionali;
- crescita degli investimenti di capitale estero;
- upgrading industriale e trasferimento tecnologico;
- guadagni in valuta estera;
- impatti sul bilancio.

Rispetto all'incremento dell'export, la ZES può intervenire sia per accelerarne la crescita, sia per diversificare i settori delle esportazioni.

Dalle esperienze ZES in Medio Oriente, Nord Africa e Africa sub-sahariana emerge che prima dell'istituzione delle ZES le esportazioni erano principalmente concentrate sulle

materie prime mentre, dopo l'istituzione di esse, le esportazioni sono sia aumentate, sia si sono diversificate; quelle del settore manifatturiero sono arrivate a rappresentare la quota significativa delle esportazioni totali. In Costa Rica, la quota delle esportazioni nelle ZES è passata da meno del 10% nel 1990 al 55% nel 2003. Prima della ZES le principali esportazioni riguardavano il settore dell'abbigliamento e dei prodotti tessili, dopo oltre la metà delle esportazioni ha riguardato il settore dell'elettronica. In Tunisia la quota delle esportazioni manifatturiere è più che raddoppiata dal 1990; in Kenya la quota è passata dal 3,5% del 1997 al 19,3% del 2003. Nelle Filippine la quota delle esportazioni di merci nazionali è passata dal 22% del 1995 al 76% del 2003 (Fias, 2008). A Tangeri, la ZES (Tanger Med Free Zone), che è una delle più note e competitive nel Mediterraneo, ha consentito al porto del Marocco di essere uno dei più efficienti e efficaci nello scenario marittimo che beneficia di un sistema industriale export-oriented dell'automotive, del tessile e dell'agroalimentare.

Riguardo la crescita dei livelli occupazionali, la ZES può risultare uno strumento altamente efficace per la creazione di posti di lavoro. Le esperienze nel modo dimostrano che le ZES sono una fonte di occupazione molto più significativa nei paesi più piccoli con popolazioni inferiori a 5 milioni (tra cui Mauritius, Seychelles e Giamaica) rispetto a paesi più grandi, come il Messico.
La crescita dei livelli occupazionali è comunque legata sia alla disponibilità di aree per l'insediamento di nuove imprese, sia alla crescita di quelle già presenti nella ZES, a fronte di nuovi investimenti sui quali si applicano le disposizioni di legge in materia di ZES.

Rispetto agli investimenti di capitale estero, la ZES può svolgere un ruolo importante nell' aumento degli stessi e, offrendo alle imprese servizi ed infrastrutture adeguati, può compensare anche eventuali aspetti negativi dei mercati esteri.
Nelle Filippine la quota di flussi di investimenti esteri verso le ZES è passata dal 30% del 1997 a oltre l'81% del 2000 (UNCTAD, 2003). In Messico la quota di investimenti esteri annui contabilizzati delle maquiladoras (stabilimenti industriali posseduti o controllati da soggetti stranieri) è passata dal 6% del 1994 al 23% del 2000 (Sadni-Jallab e Blanco de Armas, 2002). In Cina le ZES rappresentano oltre l'80% degli investimenti esteri cumulativi.

Riguardo all'upgrading industriale ed al trasferimento tecnologico, la ZES può contribuire al miglioramento delle imprese in coerenza con l'attuazione della Misura 6.9 Ricerca e applicazioni operative del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria.
La Misura 6.9, prevista dall'Obiettivo 6 Sistema Gioia Tauro, può essere estesa a tutto il contesto ZES in considerazione della posizione centrale che proprio Gioia Tauro, col il suo porto e il suo retroporto, assume in essa.
La Misura 6.9 prevede l'attivazione di un Centro di ricerche su trasporti e logistica, la

realizzazione di un Campus dell'Innovazione, l'implementazione di linee di ricerca di base funzionali alle attività economiche, la promozione di start up e spin off la formazione e riqualificazione della forza lavoro e il potenziamento dei controlli fitosanitari.

Il Centro di ricerche si potrebbe occupare delle applicazioni operative principali che riguardano il porto e il retroporto e la trasformazione del Porto di Gioia Tauro in un porto di quarta generazione. Nel Centro potrebbero essere sviluppate inoltre le attività di ricerca in trasporti e logistica a supporto dei settori principali insediati: agroalimentare, logistica esterna, manifatturiero con particolare riferimento al metalmeccanico, energetico, ICT. Il Centro si pone in linea anche con quanto previsto nell'Azione 1 Ricerca e formazione del PRT.

Il Campus dell'Innovazione, a partire dalle migliori esperienze disponibili, vuole recuperare le aree degradate per renderle nuovamente funzionali, in un approccio generale di sostenibilità nel sistema urbano.

L'implementazione di linee di ricerca di base funzionali alle attività economiche del Sistema Gioia Tauro è previsto che avvenga anche mediante accordi con Dipartimenti universitari nazionali aventi qualificazione di eccellenza riconosciuta da organismi nazionali Miur-Anvur (VQR 2004-2010 posizione verde o blu, e quando disponibile VQR 2011-2014 con primo quarto della graduatoria) o internazionale con eccellenze simili in relazione alle valutazioni dei rispettivi Paesi.

La promozione di start up e spin off può avvenire in relazione alle attività del Centro di ricerche, del sistema universitario della Calabria, dei poli del CNR presenti in Calabria, e di ulteriori enti pubblici e/o privati presenti nel territorio.

La formazione e la riqualificazione deve essere per tutti gli addetti presenti nell'area ZES in relazione a nuovi insediamenti industriali e quindi a nuove figure professionali.

Il potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali, in linea con PSNPL 2.4, potrebbe essere sviluppato nell'ambito della collaborazione tra il Centro ricerche e la Fondazione Terina.

Riguardo i guadagni in valuta estera, il loro aumento è uno dei principali benefici attesi dallo sviluppo della ZES. Assunto che dipendono dall'export netto, ovvero dalle esportazioni lorde meno le importazioni, in Indonesia le esportazioni nette di imprese situate nelle ZES sono state circa il 62% nel 1990. Nelle Filippine il tasso di esportazione netto è stato circa il 45% nel 2003. A Mauritius le esportazioni nette nelle ZES sono passate dal 23% nel 1980 al 41% nel 1995 e quasi al 50% nel 2002. Il rapporto netto di esportazioni delle zone costaricane è passato dal 18% del 1996 al 40% del 2000. Nell'Honduras le esportazioni nette sono passate dal 3,3% del 1990 al 24,5% del 1995. In El Salvador si è passati dal 3,8% del 1990 al 20,4% del 1996 (Fias, 2008).

Riguardo gli impatti sul bilancio, la ZES trasferisce alle imprese le politiche fiscali previste dalla normativa vigente. A tal fine si considerino, oltre gli strumenti di

liberalizzazione e di semplificazione amministrativa, le agevolazioni e le incentivazioni. Tra le agevolazioni si considerino il credito di imposta e l'iperammortamento.
Il DL n. 91/2017, conv. dalla l. n. 123/2017 prevede per le imprese che operano all'interno di una ZES l'ampliamento del credito d'imposta introdotto dalla Legge di stabilità del 2016. Il credito d'imposta risulta essere più consistente perché commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti, entro il 31 dicembre 2020, fino a un ammontare massimo, per ogni progetto di investimento, di 50 milioni di euro.
In accordo con il DL n. 91/2017, conv. dalla l. n. 123/2017 e dalla Legge di bilancio 2018, l'iperammortamento spetta alle imprese localizzate nelle ZES per gli investimenti effettuati sino al 31 dicembre 2020, con la finalità di supportare e incentivare le imprese che investono in beni strumentali nuovi, in beni materiali e immateriali (software e sistemi IT) funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi.

La sostenibilità sociale va intesa come sicurezza e partecipazione. La sicurezza si articola in differenti obiettivi specifici connessi ai due grandi ambiti della safety e della security, con i problemi connessi alle varie aree del rischio. La sicurezza deve essere intesa sia come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (safety) con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali, sia come protezione da atti criminali (security), e considerata non solo come costo, ma come prospettiva di crescita tecnologica, industriale ed economica. In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea un target qualificato per la safety è azzerare al 2050 i morti con i differenti obiettivi intermedi.
La partecipazione si declina sia come accessibilità e affidabilità dei servizi per tutti i cittadini, e diritti dei passeggeri, sia come partecipazione alle decisioni relative ai sistemi per la mobilità.
Gli impatti in termini di sostenibilità sociale della ZES riguardano principalmente:

- innalzamento degli standard lavorativi;
- sviluppo delle risorse umane.

Rispetto agli standard lavorativi, l'Obiettivo 9 Sicurezza e legalità del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, ed in particolare con l'attuazione della Misura 9.10 Sicurezza nel lavoro, si prevede di valutare la sicurezza guardando ai cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli settori, con la verifica delle connessioni tra sicurezza e condizioni di lavoro, secondo quanto previsto dal DLgs 81/2008 e s.m.i. e dalla specificazione internazionale volontaria BS OHSAS 18001:2007.
In coerenza con il PRT si intende agevolare l'individuazione di linee di sviluppo della sicurezza sia attraverso l'introduzione di nuove tecnologie, sia attraverso la verifica delle modalità di organizzazione del lavoro. Verificando e sottolineando che la sicurezza non è da intendersi come un costo, ma come una risorsa e un'opportunità di crescita per tutto il sistema economico.

Rispetto allo sviluppo delle risorse umane, uno degli impatti attesi dall'istituzione della ZES è la riqualificazione della forza lavoro e l'accrescimento delle competenze attraverso la formazione.
L'Obiettivo 1 Formazione, ricerca, informazione e innovazione del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, e la relativa Azione 1 Misure per incentivare la formazione, la ricerca di base e applicata, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica, prevede specifiche misure per la promozione della formazione nei campi dei trasporti e della logistica, nella scuola dell'obbligo, nella scuola secondaria e negli istituti che si occupano di istruzione e formazione professionale mediante specializzazione dei processi della buona scuola con attivazione di specifici percorsi. È necessario prevedere attivazione di processi di alternanza scuola-lavoro in tutti i settori di interazione con l'economia del mare, dei porti, dei retroporti e delle aree industriali collegate; attivazione negli istituti superiori e negli Istituti Tecnici Superiori di percorsi finalizzati ai trasporti ed alla logistica e di percorsi che considerino le connessioni più importanti della Calabria con il sistema mare; altri processi culturali relativi all'economia del mare anche in relazione alle specificità territoriali.

La sostenibilità ambientale si articola in differenti obiettivi specifici relativi alle aree antropizzate e non. Alcune tematiche riguardano l'incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile, la riduzione dell'inquinamento ambientale con particolare riferimento alla qualità dell'aria, la riduzione delle intrusioni visive e dell'inquinamento acustico nelle aree urbane e non urbane.
Gli impatti in termini di sostenibilità ambientale della ZES riguardano principalmente gli standard ambientali raggiungibili fornendo alle imprese infrastrutture e servizi appositamente studiati, con la consapevolezza che una gestione efficace dell'ambiente è un punto chiave per l'ottimizzazione delle risorse impegnate dagli investitori.
La Regione Calabria prevede di poter sviluppare la ZES anche secondo il modello delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA). In particolare si ipotizza di sviluppare un'area prototipale in cui il processo è stato avviato con uno studio di fattibilità.
Il DLgs. 112/98 all'art. 26 disciplina le aree industriali e le aree ecologicamente attrezzate:

> *Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano disciplinano, con proprie leggi, le aree industriali e le aree ecologicamente attrezzate, dotate delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente. Le medesime leggi disciplinano altresì le forme di gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi delle aree ecologicamente attrezzate da parte di soggetti pubblici o privati, anche costituiti ai sensi di quanto previsto dall'articolo 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e dall'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, nonché le modalità di acquisizione dei terreni compresi nelle aree industriali, ove necessario anche*

mediante espropriazione. Gli impianti produttivi localizzati nelle aree ecologicamente attrezzate sono esonerati dall'acquisizione delle autorizzazioni concernenti l'utilizzazione dei servizi ivi presenti.

Le APEA sono un'opportunità di sviluppo sostenibile, sono aree produttive da realizzare con le seguenti principali finalità:

- promozione e sviluppo delle attività del settore industriale, artigianale e dei servizi;
- gestione collettiva dei processi e delle tecnologie;
- miglioramento della competitività e dell'innovazione in chiave green dei sistemi produttivi e dell'insediamento nel loro insieme.

I principali punti di forza di un'APEA sono:

- gestione unitaria dei servizi economico-produttivi con conseguenti aumento dell'efficienza e riduzione dei costi;
- realizzazione di infrastrutture ambientali di area attraverso l'utilizzo delle migliori tecniche disponibili;
- gestione collettiva degli spazi e degli impianti tecnologici a servizio dell'area attraverso un soggetto gestore unitario;
- creazione di sinergie tra le unità produttive insediate nell'area che permettano l'attivazione di nuovi servizi, quali energy management, safety management, mobility management;
- applicazione di semplificazioni amministrative in adempimento ai requisiti normativi per l'ambiente e la sicurezza;
- incremento della competitività territoriale dell'area sulla base di soluzioni innovative, servizi di ricerca e sviluppo, miglioramento della qualità ambientale, green marketing, ecc.

In Calabria è stato redatto uno Studio di Fattibilità per la creazione di un'APEA nell'area industriale di Schiavonea nel comune d Corigliano Calabro. Lo Studio di fattibilità rientra nello Studio di Settore *Aree produttive ecologicamente attrezzate nelle regioni obiettivo convergenza: esperienze di studi di fattibilità nell'ambito del progetto PON gas* (PON *Governance e Azioni di Sistema* FSE 2007-2013) redatto da Ambiente Italia s.r.l. (2014).

Il fulcro dello Studio di Fattibilità è rappresentato dall'individuazione e dalla progettazione delle infrastrutture e dei servizi in grado di migliorare la qualità dell'area interessata in termini di sostenibilità per accrescere le prestazioni non solo ambientali, ma anche sociali ed economiche. In sintesi, gli obiettivi sono:

- miglioramento della tutela e della qualità del suolo,
- protezione del sistema idrogeologico,
- integrazione tra paesaggio e sistema produttivo.

La scelta dell'area di Schiavonea, effettuata in accordo con la Regione Calabria, è stata legata al ruolo assunto dall'ex Consorzio ASI di Cosenza, ora unificato nel CORAP, che nel 2012 ha sottoscritto un protocollo con il MATTM (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare) e la Regione Calabria per la realizzazione di interventi finalizzati alla realizzazione di APEA sul territorio regionale. Tra le aree dell'ex Consorzio ASI di Cosenza è stata scelta quella per la quale è stato valutato che presentasse, per presenza di piccole e medie imprese e per livello di infrastrutturazione, la situazione più evoluta e con le migliori prospettive di sviluppo.
Lo Studio di Fattibilità prevede che nel breve-medio periodo si realizzino:

- impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico e termico);
- infrastrutture viarie e di mitigazione ambientale;
- centro di raccolta e stoccaggio dei rifiuti;
- impianto di videosorveglianza pubblica;
- sistema di coordinamento e monitoraggio dell'energia.

Nel medio - lungo medio periodo si prevede la progettazione di:

- completamento degli interventi di miglioramento delle infrastrutture viarie e funzionali all'uso produttivo dell'area (sistema dei parcheggi, compresa la realizzazione delle pensiline con impianti fotovoltaici);
- servizi che prevedono la verifica rispetto al loro ritorno economico e che sono conseguenti alla realizzazione di alcune infrastrutture, quali il sistema informativo per migliorare la logistica delle merci e delle persone nelle aziende dell'area, servizi energetici avanzati (smart grid, audit energetici), impianti per il recupero e riuso a fini produttivi delle acque meteoriche.

Lo Studio di Fattibilità ha valutato anche la convenienza economico-sociale conseguente all'insediamento di un'APEA in:

- sperimentazione di incentivi, semplificazioni amministrative e agevolazioni fiscali per il sistema produttivo locale a fronte della scelta di localizzarsi nell'APEA, con garanzia della riduzione dei costi per gli adempimenti previsti dalla legge vigente;
- ricerca e utilizzo delle risorse che possono provenire da strumenti di finanziamento comunitari, come Horizon 2020, LIFE, fondi strutturali europei per la coesione territoriale 2014-2020, derivanti dalle attività di ricerca e sviluppo e progettazione innovativa, per attirare investimenti e sviluppare tecnologie e soluzioni più sostenibili;
- marketing di area, considerato che la gestione ambientale e lo sviluppo di un'APEA possono essere elementi qualificanti per nuovi investimenti ad alto valore aggiunto;
- miglioramento dei fattori di debolezza economica del territorio, come l'aumento, ad esempio, della richiesta di nuove professionalità finalizzate a

contrastare l'andamento negativo in termini occupazionali;

- riduzione delle asimmetrie informative, conseguente alla facilità con cui circolano le informazioni, alla rapidità di diffusione delle conoscenze tecnologiche, alla frequenza degli scambi di esperienze e di know-how all'interno dell'APEA;
- aumento del livello di consenso delle comunità locali, offrendo garanzie (che potrebbe concretizzarsi in una qualifica APEA organizzata a livello regionale) e favorendo la fruibilità del territorio connesso alle aree produttive;
- integrazione delle azioni degli enti pubblici a livello locale con quelle del sistema produttivo per il raggiungimento degli obiettivi in materia ambientale, attraverso la condivisione delle strategie contenute nel Piano di azione per l'energia sostenibile (Patto dei Sindaci), del Piano Regionale dei Trasporti e dagli altri strumenti di pianificazione attinenti.

2 Un sistema di modelli sperimentali per la ZES

In questa sezione del documento è riportata la descrizione della stima degli impatti attesi dall'istituzione della ZES.
La stima è condotta con un approccio sistemico basato su più modelli il cui schema è riportato in fig. 1:

- Modello 1 – Aggregated impact (M1);
- Modello 2 – Land capacity constraint (M2);
- Modello 3 – Economic - functional link (M3);
- Modello 4 – Factory (M4);
- Modello 5 – Cost (M5);
- Modello 6 – Indirect impact (M6).

La struttura di modelli proposta consente, sulla base dei dati di letteratura, una stima aggregata degli impatti derivanti dall'istituzione della ZES attraverso il Modello 1; tali impatti sono coerenti con i vincoli derivanti dalla disponibilità di superficie e dalle caratteristiche socio – economiche delle aree analizzate nel Modello 2, con approccio disaggregato. Il nesso economico – funzionale tra le aree è stimato attraverso il Modello 3, sulla base della matrice degli spostamenti origine destinazione tra le aree e di un m
Modello gravitazionale che include attributi di livello di servizio espressi in termini di distanze e tempi di percorrenza. La fattibilità delle ipotesi rispetto a possibili insediamenti e potenziamenti di aziende, sulla base delle superfici disponibili, ed alla necessità di risorse viene verificata con i modelli 4 e 5. Infine, il Modello 6 Indirect impact consente di stimare gli impatti in termini di occupazione diretta e nell'indotto.
Nella fig. 1 sono riportate le relazioni esistenti tra i vari modelli, che sono inquadrati in un sistema generale, che, attraverso una procedura di trial and error, avrà come output finale il Modello ZES Calabria.
Per la valutazione degli attributi si assume come anno base di riferimento quello attuale (2018), ipotizzando che sia significativo stimare gli impatti derivanti dall'istituzione della ZES a partire dal 2019. In questo senso le stime di addetti devono essere ricondotte al primo anno effettivo. I calcoli base fanno riferimento al 2017, primo anno del DL 91/2017, i valori devono essere considerati spostati nel tempo relativo sia per la modificazione dei trend sia per i valori tendenziali finali.

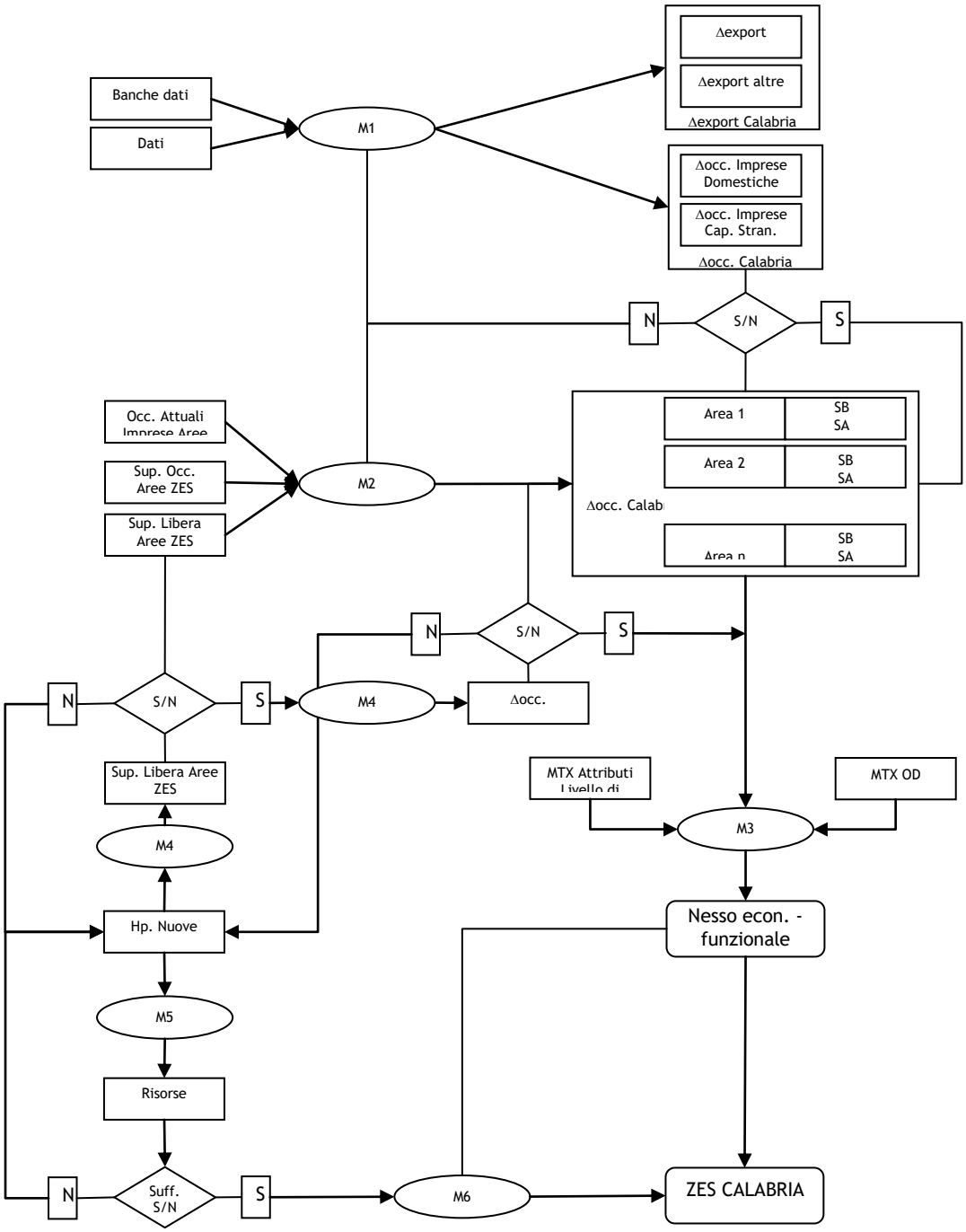


Fig. 1 – Modello generale

2.1 Modello 1 – Aggregated impact

Gli impatti economici della Zona Economica Speciale (ZES) sono stati quantificati attraverso due variabili caratteristiche:

- l'*export* di beni e servizi, prodotti da aziende insediate in Calabria operanti nel comparto industriale che escono dal territorio economico italiano per essere destinati al resto del mondo;
- *gli occupati*, nelle imprese insediate in Calabria che operano nel comparto industriale a capitali esteri (totali o parziali) e a capitali domestici.

Due scenari di sviluppo sono stati definiti:

- *scenario DO-NOTHING*, in cui si stimano le due variabili su un arco temporale 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, in assenza della ZES e con le attuali politiche economiche in essere sul territorio calabrese;
- *scenario ZES*, in cui si stimano le due variabili su un arco temporale 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, nell'ipotesi di una piena attivazione della ZES (con una completa disponibilità di risorse finanziarie e dei decreti per la semplificazione) alla fine dell'anno 2018.

Riguardo l'export, la serie storica delle esportazioni delle imprese insediate in Calabria operanti nel comparto industriale è stata tratta dalla banca dati ISTAT relativa agli anni 2008-2017 (fig. 2).

Gli scenari di sviluppo DO-NOTHING e ZES sono stati stimati considerando due classi di imprese:

1. imprese industriali attualmente insediate (o che si insedieranno) nelle aree ZES (dette *imprese_aree_ZES*);
2. imprese industriali attualmente insediate (o che si insedieranno) al di fuori delle aree ZES (dette *imprese_altre_aree*).

I due scenari (DO-NOTHING e ZES) e le due classi di imprese (imprese_aree_ZES e imprese_altre_aree) danno luogo a quattro previsioni combinate.

Lo scenario DO-NOTHING per le imprese_aree_ZES è stato stimato su un arco temporale 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando un tasso di variazione costante dell'export pari alla media del tasso di variazione dell'export in Calabria registrato negli anni 2009-2017 (+2,0%).

Gli scenari DO-NOTHING e ZES per le imprese_altre_aree sono identici e sono stati stimati su un arco temporale 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando lo stesso tasso di variazione costante dell'export dello scenario precedente (+2,0%).

Lo scenario ZES per le imprese_aree_ZES è stato stimato su un arco temporale 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando un tasso di crescita pari al tasso di crescita dell'export registrato nelle ZES a scala internazionale nei 6 anni successivi alla loro attivazione (Wang, 2013; Leon, 2013).

Alcune considerazioni sintetiche sono riportate nel seguito (tab. 1).

L'export nello scenario DO-NOTHING per le imprese insediate nelle aree ZES passa da 209 MEuro nel 2017 a 273 MEuro alla fine degli anni considerati, mentre passa da 209 MEuro a 929 MEuro nello scenario ZES. Nello scenario DO-NOTHING cresce di 60 MEuro, se restano invariati i tassi di crescita registrati negli ultimi 8 anni; mentre quadruplica nell'ipotesi di piena attivazione della ZES nel 2018, con effetti a partire dal 2019.

L'export di tutte le imprese industriali calabresi (si veda 'imprese Calabria' in tab. 1) nello scenario DO-NOTHING passa da 418 MEuro nel 2017 a 496 MEuro alla fine del decennio di riferimento, mentre passa da 418 MEuro a 1152 MEuro nello scenario ZES.

Tab. 1. Stima dell'export per le combinazioni di scenario e classe di impresa definiti

	Scenario	Imprese aree ZES	Imprese altre_aree	Imprese Calabria
Export 2017 (Meuro)		209	209	418
Var. anno (%)	DO-NOTHING	0,02	0,02	0,02
	ZES	coeff var.(*)	0,02	coeff. var.(*)
Export 2028 (Meuro)	DO-NOTHING	273	223	496
	ZES	929	223	1.152

Le evoluzioni dell'export delle imprese industriali insediate nelle aree ZES (imprese_aree_ZES) e delle imprese industriali calabresi negli scenari DO-NOTHING e ZES sono riportate rispettivamente nelle figg. 2 e 3.

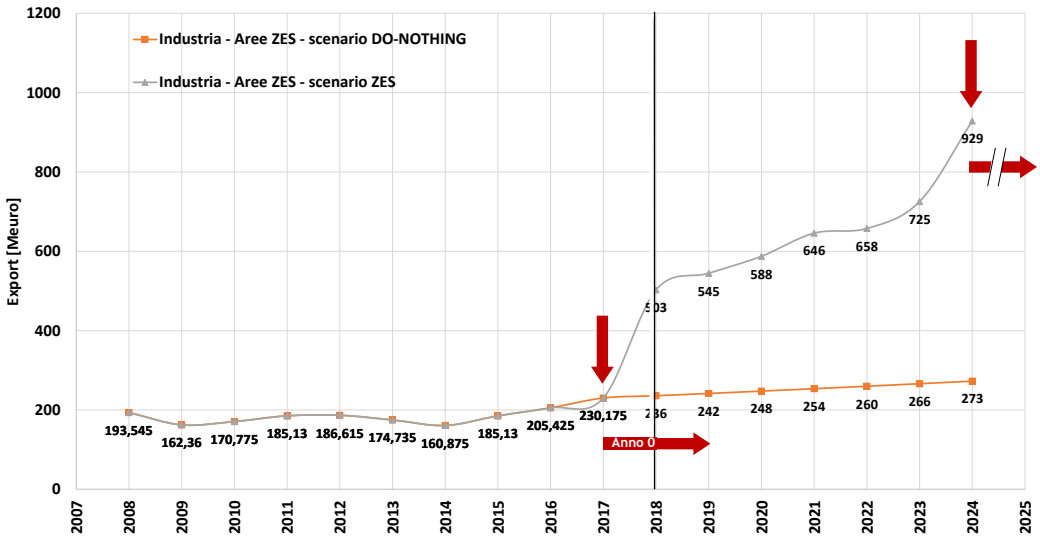


Fig. 2 - Export delle imprese industriali della Calabria insediate nelle aree ZES (imprese_aree_ZES): serie storica, scenario DO-NOTHING e scenario ZES

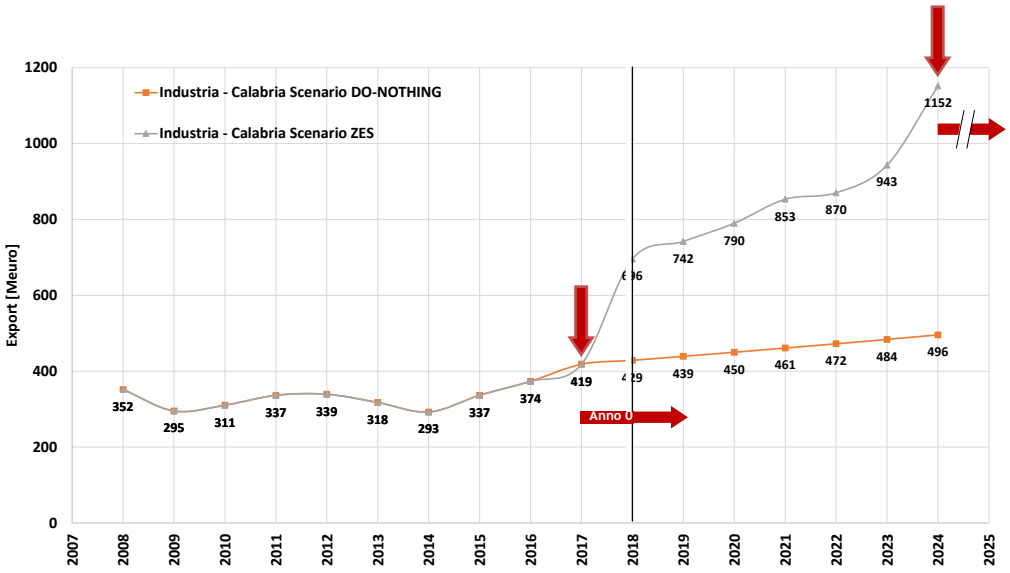


Fig. 3 - Export delle imprese industriali della Calabria (imprese_Calabria): serie storica, scenario DO-NOTHING e scenario ZES

Riguardo l'occupazione, la sua stima nelle imprese industriali insediate nelle aree ZES si è mantenuta costante attorno alle 10.000 unità nel triennio 2015-2017 (fonte: CORAP, 2018) (fig. 4).

Gli scenari di occupazione DO-NOTHING e ZES sono stati stimati considerando due classi di imprese:

1. imprese industriali attualmente insediate (o che si insedieranno) nelle aree ZES a capitali esteri (parziale o totale), pari a circa il 12% del totale;
2. imprese industriali attualmente insediate (o che si insedieranno) nelle aree ZES a capitali domestici, pari a circa il 88% del totale.

Le imprese a capitali esteri sono imprese italiane partecipate da imprese a base estera, che investono per acquisire il controllo o comunque interessi durevoli, minoritari o paritari, che comportano un qualche grado di coinvolgimento dell'investitore nella direzione e nella gestione delle sue attività.

In particolare i due scenari (DO-NOTHING e ZES) e le due classi di imprese (imprese a capitali esteri e a capitali domestici) danno luogo a quattro previsioni combinate.

Lo scenario DO-NOTHING per le imprese a capitali esteri è stato stimato sul decennio 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando un tasso di variazione dell'occupazione costante pari alla media del tasso di variazione registrato negli anni 2009-2015 (-1,2%) (Banca dati Reprint R&P, 2018).

Lo scenario ZES per le imprese a capitali esteri è stato stimato sul decennio 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando un tasso di crescita pari al tasso di crescita del Foreign Direct Investment (FDI) registrato nelle ZES a scala internazionale nei 6 anni successivi alla loro attivazione (Wang, 2013; Leon, 2013).

Lo scenario DO-NOTHING per le imprese a capitali domestici è stato stimato sul decennio 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando un tasso di crescita dell'occupazione costante pari al +2,0%.

Lo scenario ZES per le imprese a capitali domestici è stato stimato sul decennio 2019-2028, a partire dall'anno base 2018, ipotizzando un tasso di crescita dell'occupazione costante pari al +6,0%.

Alcune considerazioni sintetiche sono riportate nel seguito (tab. 2).
L'occupazione per le imprese insediate nelle aree ZES a capitale estero nello scenario DO-NOTHING passa da 1.315 unità nel 2017 a 1.225 unità alla fine del decennio considerato, mentre passa da 1.315 unità a 4.095 unità nello scenario ZES. Nello scenario DO-NOTHING si riduce lievemente, se restano invariati i tassi di registrati negli ultimi anni; mentre triplica nell'ipotesi di piena attivazione della ZES alla fine dell'anno base.
L'occupazione per le imprese insediate nelle aree ZES a capitale domestico nello scenario DO-NOTHING passa da 8.798 unità nel 2017 a 10.106 unità alla fine del decennio considerato, mentre passa da 8.798 unità a 13.256 unità nello scenario ZES. Nello scenario ZES cresce di 3.000 unità rispetto allo scenario DO-NOTHING; in altre parole, anche le aziende a capitale domestico beneficiano dell'introduzione della ZES, seppur in misura più ridotta.
L'occupazione complessiva in Calabria per le imprese insediate nelle aree ZES passa da 10.113 unità nel 2017 a 11.332 unità nel 2028 nello scenario DO-NOTHING e a 17.351 unità nello scenario ZES. Nello scenario ZES l'occupazione nelle imprese industriali, localizzate nelle aree ZES, cresce di circa 6.000 unità rispetto allo scenario DO-NOTHING.

Tab. 2. Stima dell'occupazione per le combinazioni di scenario e classe di impresa definiti

	Scenario	**Imprese capitale estero**	**Imprese capitale domestico**	**Imprese Calabria**
Occupazione 2017		1.315	8.798	10.113
Var. anno	DO-NOTHING	-0,012	0,02	0,005
(%)	ZES	coeff var.(*)	coeff. var.(*)	coeff. var.(*)
Occupazione	DO-NOTHING	1.225	10.106	11.332
2028	ZES	4.095	13.256	17.351

Le evoluzioni degli occupati nelle imprese industriali a capitale estero e a capitale domestico insediate nelle aree ZES negli scenari DO-NOTHING e ZES sono riportate in fig. 4.
Le evoluzioni degli occupati totali nelle imprese industriali insediate nelle aree ZES negli scenari DO-NOTHING e ZES sono riportate in fig. 5.

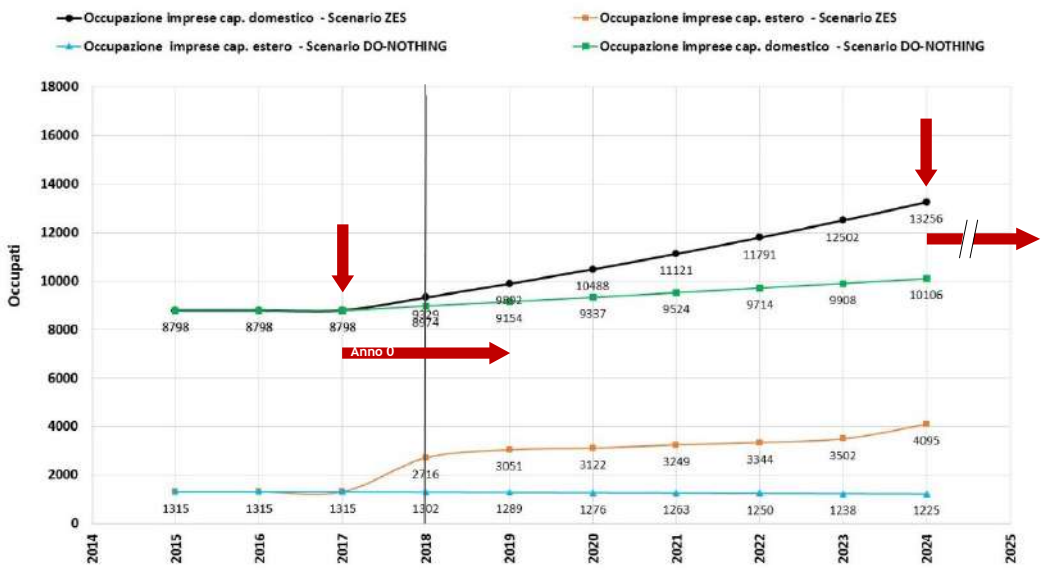


Fig. 4. Stima degli occupati nelle imprese industriali a capitale estero e a capitale domestico insediate nelle aree ZES: scenario DO-NOTHING e scenario ZES

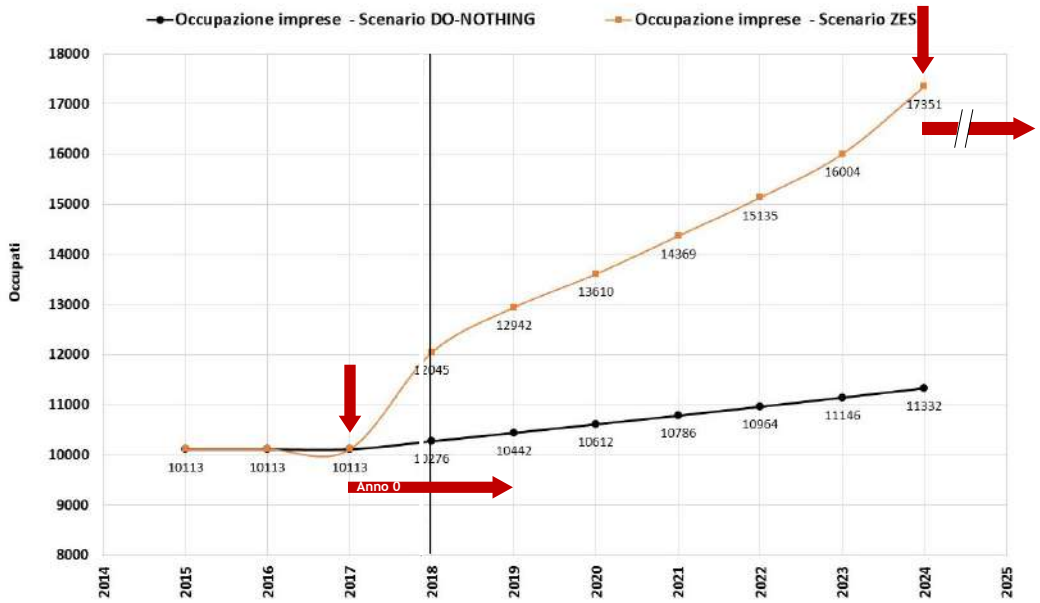


Fig. 5. Stima degli occupati nelle imprese industriali insediate nelle aree ZES: scenario DO-NOTHING e scenario ZES

2.2 Modello 2 – Land capacity constraint

Il Modello 2 "*Land capacity constraint*" stima l'impatto atteso dall'istituzione della ZES in termini di crescita della forza lavoro, $\Delta Add_{ZES_Calabria}(19/28)$, rispetto ai vincoli di capacità derivanti dalla disponibilità di aree libere negli agglomerati industriali di competenza CORAP ricadenti nei livelli ZES I e II, con I riferito al macronodo Gioia Tauro e alle altre aree integrate.

Gli impatti della ZES sono stati stimati alla fine del decennio di riferimento 2019-2028, considerando le variabili caratteristiche misurate nell'anno base 2018:

- d_i, densità degli addetti negli agglomerati industriali della ZES;
- $\Delta S_{Al_19,28}$, variazione della superficie occupata da aziende nelle aree ZES a partire dalla superficie libera nell'anno base.

Il modello consente di ottenere una stima secondo un metodo bottom-up e di valutare la variazione generata nei singoli agglomerati industriali considerati pienamente integrati tra essi. Ha la seguente formulazione:

$$\Delta Add_{ZES_Calabria}\ (19/28) = \Sigma_i \Delta\ Add_{Ai_19,28} = \Sigma_i d_i \cdot \Delta S_{Ai_19,28}$$

con

$\Delta Add_{ZES_Calabria}$ (19/28) variazione totale del numero di addetti;

$\Delta Add_{Ai_19,28}$ variazione del numero di addetti nel singolo agglomerato A_i;

$\Delta S_{Ai_19,28}$ variazione della superficie occupata da aziende nel singolo agglomerato A_i;

d_i=densità di addetti nel singolo agglomerato A_i, stimata sulla base dei valori attuali rilevati nelle aree CORAP.

In questa fase, si è ritenuto significativo assumere da modello che la densità sia omogenea per tutte le aree e che, nel decennio di riferimento, possa assumere due possibili valori di scenario, ricavati dall'analisi dello stato attuale:

- d_1=10 add/ha, relativo all'insediamento di medie imprese;
- d_2=20 add/ha, relativo all'insediamento di grandi imprese.

Rispetto alla variazione della superficie occupata da aziende nel singolo agglomerato A_i, le stime da modello sono state effettuate essendo nota, nell'anno base 2018, la superficie delle aree ZES libere e quindi potenzialmente disponibili per l'insediamento di nuove aziende.

Nella tab. 6 sono riportati gli addetti totali delle aree ZES e le superfici libere disponibili nelle aree industriali per l'insediamento di nuove aziende.

Tab. 6 – Dati di Input

Livello ZES			$S_{Ai_18_AIL}$* [ha]	Add_{AI_18} [num]
I	**Macronodo**	Gioia Tauro	75	**1.219**
II	**Area integrata**	Vibo Valentia	13	700
		Lamezia Terme	20	3.000
		Corigliano Calabro	25	574
		Crotone	9	1.275
		Aree portuali e aeroportuali	/	3.200**
	Totale		**142**	**9.968**

*$S_{Ai_18_AIL}$= superficie relativa all'area industriale dell'agglomerato Ai libera e già espropriata
**3.200= il valore riportato è una stima condotta a seguito degli attuali riassetti organizzativi e di risorse in corso presso le società di gestione.

Sulla base delle superfici libere, sono stati considerati due possibili sviluppi tendenziali:

- basso, si prevede un aumento della superficie occupata pari al 50% della superficie libera rispetto al valore del 2018, ovvero $\Delta S_{Ai_19,28}=0{,}50\cdot(\Sigma_i\ S_{Ai_18_AIL})$ (SCENARIO B);
- alto, si prevede un aumento della superficie occupata pari al 100% della superficie libera rispetto al valore del 2018, ovvero $\Delta S_{Ai_19,28}=1{,}00\cdot(\Sigma_i\ S_{Ai_18_AIL})$ (SCENARIO A).

Combinando le ipotesi sulla densità di addetti e sulla variazione di superficie occupata, sono stati costruiti 4 possibili scenari:

1. Scenario B_d_1, con occupazione delle superfici libere al 50% e densità di addetti pari a 10 add/ha;
2. Scenario B_d_2, con occupazione delle superfici libere al 50% e densità di addetti pari a 20 add/ha;
3. Scenario A_d_1, con occupazione delle superfici libere al 100% e densità di addetti pari a 10 add/ha;
4. Scenario A_d_2, con occupazione delle superfici libere al 100% e densità di addetti pari a 20 add/ha.

I risultati delle stime sono riportati nelle tabb. 7 e 8.

Tab. 7 – Dati di Output per lo scenario B, con $\Delta S_{Ai_19,28}=0,50\cdot(\Sigma_i\ S_{Ai_18_AIL})$

	$\Delta\ Add_{Ai_19,28}$	
	B_d_1	B_d_2
Gioia Tauro	375	750
Vibo Valentia	65	130
Lamezia Terme	100	200
Corigliano Calabro	125	250
Crotone	45	90
Totale	710	1420

Tab. 8 – Dati di Output per lo scenario A, con $\Delta S_{Ai_19,28}=1,00\cdot(\Sigma_i\ S_{Ai_18_AIL})$

	$\Delta\ Add_{Ai_19,28}$	
	A_d_1	A_d_2
Gioia Tauro	750	1500
Vibo Valentia	130	260
Lamezia Terme	200	400
Corigliano Calabro	250	500
Crotone	90	180
Totale	1420	2840

Per una specifica interpretazione dei risultati è bene evidenziare che, di fatto, considerando le aree ad oggi occupate da capannoni in disuso o in abbandono e le superfici non ancora espropriate nelle aree industriali, è possibile stimare un'ulteriore superficie potenzialmente disponibile pari almeno a quella attuale.

A partire da tale considerazione, si stima che la capacità territoriale delle aree destinate alla ZES possa generare una variazione di addetti, nell'ipotesi di piena occupazione delle aree e di piena attivazione degli strumenti della ZES, pari a circa 5.680 addetti.

Noti i vincoli di capacità territoriale, è comunque presumibile che possa verificarsi il potenziamento di aziende, con incremento della capacità occupazionale e quindi degli addetti, che non comporti un incremento delle superfici ad oggi occupate. Sulla base dei dati di letteratura, si stima che tale valore si attesi intorno al 25% dell'output generato dalla occupazione delle aree disponibili. Nell'ipotesi di scenario A_d_2 tale valore si attesta intorno a 1420 addetti.

I valori aggregati di sintesi per la Calabria sono riportati nella tab. 9.

Tab.9. Stima della variazione di addetti nelle aree ZES Calabria

	Scenario			
	B_d_1	**B_d_2**	**A_d_1**	**A_d_2**
$\Delta Add_{ZES_Calabria}$ **(2028)**	1.775	3.550	3.550	7.100

Il risultato dello scenario A_d2 è coerente con l'output aggregato derivante dal Modello 1.

Dai dati da modello, comunque, emerge che il valore complessivo di 2.476, come disposto dal DPCM 12/2018, potrebbe rivelarsi un limite per il piano rispetto alle potenzialità offerte dalla ZES. In questo senso il monitoraggio previsto dal DL 91/17 e dal DPCM 12/18 è particolarmente importante perché permetterà di verificare l'impatto complessivo della ZES e gli specifici sviluppi per ciascuna area. Questo permetterà di allineare bene le successive specificazioni, sia in termini di strumenti di supporto allo sviluppo che di identificazione delle aree, sia in termini di specifiche dimensioni che per il totale Calabria potrebbe mostrarsi un limite.

2.3 Modello 3 – Economic - functional link

Il Modello 3 "*Economic - functional link*" consente di stimare gli effetti derivanti dall'istituzione della ZES nel macronodo di Gioia Tauro e nell'area integrata economicamente e funzionalmente ad esso collegata, che comprende il territorio articolato su più livelli descritto nel Cap. 4.
In questo paragrafo sono evidenziate le relazioni funzionali esistenti tra il Livello I ed il Livello II, di seguito richiamati:

<u>Livello I</u>

- Macronodo Gioia Tauro

<u>Livello II</u>

- Area integrata di Lamezia Terme
- Area integrata di Corigliano Calabro
- Area integrata di Crotone
- Area integrata di Vibo Valentia

Si è assunto che tra le aree si possano individuare relazioni funzionali di tipo gerarchico, incentrate su Gioia Tauro, a partire dalla matrice degli spostamenti origine/destinazione O/D.
La matrice OD è stata ricavata:

- per i veicoli equivalenti, a partire dai dati Istat (2011) e dalle procedure di correzione da flusso effettuate durante l'elaborazione del PRT;
- per i veicoli pesanti, a partire dalla matrice giornaliera di veicoli equivalenti del PRT, moltiplicata per un parametro che tiene conto della percentuale di veicoli pesanti rilevata sul totale di veicoli giornalieri e successivamente corretta con i flussi di veicoli pesanti rilevati in alcune sezioni tipo, fonte ANAS e TPS.

I dati ANAS S.p.a., dall'Unità Viabilità e Sicurezza della Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie, contengono le informazioni relative al sistema di censimento permanente del traffico posto in essere nel periodo 2010/12 gestito per la rete autostradale dal Compartimento di Cosenza, e per la rete stradale ordinaria dal Compartimento di Catanzaro.
In particolare, le informazioni acquisite sulle postazioni permanenti di censimento installate e regolarmente funzionanti, contengono i report dei dati di traffico e un'elaborazione prototipale predisposta dagli uffici tecnici ANAS della Direzione Generale di Roma.
Nell'ambito di questo documento sono stati considerati i dati relativi a 50 postazioni per l'anno 2012 e 53 postazioni per l'anno 2013, per complessive 65 distinte postazioni.
I rilievi di traffico TPS PTV Visum sono stati effettuati su 49 sezioni stradali bidirezionali, per un totale di 101 corsie monitorate su tutto il territorio calabrese. I

conteggi veicolari sono stati effettuati nelle giornate da venerdì 7 a mercoledì 12 giugno 2013 in 24 ore consecutive. Per l'esecuzione delle indagini di traffico sono stati utilizzati due diversi sistemi automatici di rilevamento scelti per ogni sezione in base alla reale possibilità di installazione dell'apparecchiatura in condizioni di sicurezza e alle caratteristiche della carreggiata:

- contatori/analizzatori di traffico ad induzione magnetica, il cui funzionamento si basa sulla possibilità di rilevare la distorsione magnetica subita quando un veicolo transita sopra o in prossimità del sensore posizionato sulla sede stradale permettendo di rilevare il volume di traffico, la velocità (max 15 classi) e la lunghezza (max 8 classi) dei veicoli, il tempo di occupazione, la temperatura e le condizioni della superficie stradale (asciutto/bagnato);
- rilevatori elettronici a sensore Radar, il cui funzionamento sfrutta l'effetto Doppler, ovvero la variazione di frequenza della radiazione elettromagnetica osservata dal dispositivo installato a bordo strada su qualsiasi supporto esistente (pali della segnaletica stradale, illuminazione, ecc.), permettendo di rilevare, per ogni veicolo all'interno del fascio radar, la velocità, la lunghezza ed il gap temporale tra un veicolo e il successivo.

Un'ulteriore matrice OD è stata ricavata a partire dai dati Octo Telematics ricavati dalle Clear Box installate nei veicoli aderenti all'omonimo sistema Octo Telematics, che per la Calabria si attestano al 3,49% del totale dei veicoli circolanti, e che sono in grado, attraverso sistemi di rilevazione GPS, di determinare la posizione dei veicoli (longitudine e latitudine) ed il relativo istante di tempo in cui avviene la rilevazione. Durante il moto dei veicoli, il rilevatore GPS effettua la misura di una serie di grandezze con frequenze molto elevate (1 misura al secondo circa), inviandole nel centro di archiviazione di Octo Telematics. Tali grandezze sono: codice identificativo veicolo; data e orario di riferimento; latitudine e longitudine; velocità; direzione; qualità del segnale GPS; stato del moto; distanza dal dato precedente. È necessario puntualizzare che il database risultante di Octo Telematics, oltre ai punti rappresentativi dell'inizio e della fine di ogni spostamento, contiene anche i punti intermedi degli spostamenti; ogni punto dello spostamento è associato ad un arco, sulla base del criterio della minima distanza, note le coordinate dei punti e gli archi della rete stradale. Al fine di ricostruire le matrici Origine/Destinazione degli spostamenti ed eliminare possibili distorsioni dovute a fermate intermedie effettuate dagli utenti, prima del raggiungimento della destinazione finale, i dati di Octo Telematics sono filtrati e trattati con particolare riferimento a:

- punti relativi allo stato accensione e spegnimento della Clear Box e ricadenti all'interno del territorio provinciale;
- punti relativi a qualsiasi stato della Clear Box, purché di qualità/affidabilità massima, ricadenti nelle aree associate alle sezioni cordonali.

La determinazione delle matrici O/D relative alla modalità di trasporto privato-autovettura, a partire dai risultati delle matrici OctoAuto, è stata ottenuta applicando il metodo della proiezione matriciale con vettore comunale, determinato con l'analisi dell'effettiva rappresentatività del campione OctoAuto rispetto alla totalità dei veicoli immatricolati in ogni singolo comune, con verifica di congruità tra i dati comunali e quelli provinciali. Si evidenzia che, ai fini di tale analisi, si assume che la residenza dell'utente del veicolo sia il luogo dove perdura maggiormente la sosta (come somma dei tempi di sosta nell'intero periodo di estrazione del campione di dati Octo).

Le matrici OD costituiscono la base di riferimento per la valutazione dei nessi economico – funzionali tra le aree di livello I e II a partire dalla percentuali di distribuzione condizionata a Gioia Tauro, espressa dalla seguente relazione:

$$P_{i/GT}=(d_{GT,j}+d_{i,GT})/\Sigma_{i,j}(d_{GT,j}+d_{i,GT})$$

con

$P_{i/GT}$= percentuale di distribuzione relativa all'area industriale i, condizionata a Gioia Tauro;

$(d_{GT,j}+d_{i,GT})$= somma della domanda di spostamento relativa alla relazioni (Gioia Tauro, generica area industriale j), (generica area industriale i, Gioia Tauro);

$\Sigma_{i,j}(d_{GT,j}+d_{i,GT})$= somma della domanda di spostamento relativa alla relazioni (Gioia Tauro, generica area industriale j), (generica area industriale i, Gioia Tauro), estesa a tutte le aree industriali di livello II.

Si assume che gli effetti derivanti dall'istituzione della ZES siano distribuiti tra le aree di livello 1 e 2 secondo la seguente relazione:

$$\Delta Y_{ZES,i}\ (19/28)= \Delta Y_{ZES_Calabria}\ (19/28)\cdot P_{i/GT}$$

con

$\Delta Y_{ZES,i}$ (19/28)= effetto dovuto all'istituzione della ZES, relativo all'area industriale i di livello 2, misurato secondo il Modello 2, a partire dall'anno base 2018, nel decennio di riferimento 2019-2028;

$\Delta Y_{ZES_Calabria}$ (19/28)$\Delta Y_{ZES,i}$ (19/28)= effetto dovuto all'istituzione della ZES, relativo all'intera Calabria, misurato secondo il Modello 2, a partire dall'anno base 2018, nel decennio di riferimento 2019-2028;

$P_{i/GT}$ =percentuale di distribuzione relativa all'area industriale i, condizionata a Gioia Tauro.

Di seguito sono riportate le percentuali di distribuzione condizionate rispetto alle aree di Livello I, calcolate a partire dalla matrice dei veicoli pesanti e dalla matrice octo (tab. 10).

Tab. 10 - Percentuali di distribuzione condizionate all'area ZES di Gioia Tauro

Area	Input: MTX Veic. Pes.	Input: MTX Veic Octo
Gioia Tauro Rosarno	91,76	99,15
Vibo Valentia	7,63	0,50
Lamezia Terme	0,60	0,34
Crotone	0,01	0,00
Corigliano Calabro	0,00	0,01
Totale	100,00	100,00

Le relazioni tra le aree, valutate rispetto alla matrice OD attuale, non risultano adeguatamente rappresentate, né si può ritenere siano particolarmente significative, considerando le criticità sia di tipo infrastrutturale sia di tipo funzionale ereditate da decenni di assenza di politiche regionali delineate secondo un approccio organico e coerente con la pianificazione e la programmazione nazionale e comunitaria.

Al fine di considerare relazioni economico – funzionali tra le aree non rappresentate dalla matrice OD dei flussi di domanda, si è considerato un modello di tipo gravitazionale, del tipo:

$$r_{ij}=k_1*(A_i+A_j)/k_2*D_{ij}$$

con

r_{ij}=relazioni funzionali tra le aree i e j;

A_i fattore di attrattività dell'area i, misurato rispetto agli addetti;

A_j fattore di attrattività dell'area j, misurato rispetto agli addetti;

D_{ij} disutilità tra le aree i e j, misurata in termini di distanze spaziali e/o temporali;

k_1 e k_2 costanti.

Nota la matrice delle relazioni, Rij, sono state stimate le relazioni economico funzionali tra aree di livello I e II come percentuali di gravitazione espresse da:

$$p_{ij/i}=r_{ij}/\Sigma_j r_{ij}$$

con

$p_{ij/i}$ percentuale di gravitazione tra l'area i e l'area j condizionata all'area i;

r_{ij} generico elemento della matrice delle relazioni funzionali.

Nelle tabb. 11-24 sono riportati i risultati stimati considerando come:

- fattore di attrattività gli addetti, nella condizione attuale e di scenario, secondo quanto descritto nel precedente paragrafo;
- fattore di disutilità il tempo di percorrenza tra le aree.

Al fine di tener conto degli effetti positivi prodotti dalla ZES non solo in termini di incremento di addetti, ma anche di potenziamento delle relazioni infrastrutturali, materiali e immateriali, tra le aree, le costanti k_1 e k_2 sono state opportunamente calibrate.

I risultati sono riportati di seguito e denotano, in misure differenti, come l'istituzione della ZES determini un effetto moltiplicatore che si traduce in un rafforzamento del nesso economico – funzionale tra le aree di livello 2 e l'area di Gioia Tauro e tra le stesse aree.

Scenario attuale anno base 2018

Tab. 11 - % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	44,94	14,15	27,87	9,26	3,78	100,00
Vibo Valentia	14,44	26,33	48,30	7,50	3,42	100,00
Lamezia Terme	12,84	21,81	50,95	9,21	5,18	100,00
Crotone	10,01	7,95	21,60	50,78	9,66	100,00
Corigliano Calabro	7,79	6,92	23,21	18,44	43,64	100,00

Tab. 12 – % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	8,08	2,54	5,01	1,67	0,68	17,98
Vibo Valentia	2,54	4,64	8,51	1,32	0,60	17,62
Lamezia Terme	5,01	8,51	19,89	3,59	2,02	39,03
Crotone	1,67	1,32	3,59	8,45	1,61	16,64
Corigliano Calabro	0,68	0,60	2,02	1,61	3,81	8,72
						100,00

Scenario B_d_1

Tab. 13 - % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	47,85	14,16	25,25	8,81	3,93	100,00
Vibo Valentia	16,31	26,44	46,36	7,28	3,62	100,00
Lamezia Terme	13,64	21,75	50,26	9,09	5,26	100,00
Crotone	11,08	7,95	21,16	49,82	10,00	100,00
Corigliano Calabro	8,59	6,87	21,29	17,38	45,87	100,00

Tab. 14 - % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	9,62	2,85	5,08	1,77	0,79	20,11
Vibo Valentia	2,85	4,62	8,10	1,27	0,63	17,47
Lamezia Terme	5,08	8,10	18,71	3,38	1,96	37,23
Crotone	1,77	1,27	3,38	7,97	1,60	15,99
Corigliano Calabro	0,79	0,63	1,96	1,60	4,22	9,20
						100,00

Scenario B_d_2

Tab.15 - % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	49,84	14,17	23,44	8,50	4,04	100,00
Vibo Valentia	17,90	26,53	44,71	7,09	3,78	100,00
Lamezia Terme	14,36	21,69	49,63	8,98	5,33	100,00
Crotone	12,05	7,95	20,76	48,94	10,30	100,00
Corigliano Calabro	9,21	6,82	19,84	16,57	47,56	100,00

Tab.16 - % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	10,91	3,10	5,13	1,86	0,88	21,89
Vibo Valentia	3,10	4,60	7,75	1,23	0,65	17,33
Lamezia Terme	5,13	7,75	17,73	3,21	1,90	35,72
Crotone	1,86	1,23	3,21	7,56	1,59	15,45
Corigliano Calabro	0,88	0,65	1,90	1,59	4,57	9,60
						100,00

Scenario A_d_1

Tab.17 - % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	49,84	14,17	23,44	8,50	4,04	100,00
Vibo Valentia	17,90	26,53	44,71	7,09	3,78	100,00
Lamezia Terme	14,36	21,69	49,63	8,98	5,33	100,00
Crotone	12,05	7,95	20,76	48,94	10,30	100,00
Corigliano Calabro	9,21	6,82	19,84	16,57	47,56	100,00

Tab.18 - % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	10,91	3,10	5,13	1,86	0,88	21,89
Vibo Valentia	3,10	4,60	7,75	1,23	0,65	17,33
Lamezia Terme	5,13	7,75	17,73	3,21	1,90	35,72
Crotone	1,86	1,23	3,21	7,56	1,59	15,45
Corigliano Calabro	0,88	0,65	1,90	1,59	4,57	9,60
						100,00

Scenario A_d_2

Tab.19- % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	52,40	14,18	21,13	8,11	4,17	100,00
Vibo Valentia	20,45	26,68	42,05	6,78	4,04	100,00
Lamezia Terme	15,65	21,60	48,52	8,79	5,45	100,00
Crotone	13,71	7,95	20,08	47,44	10,82	100,00
Corigliano Calabro	10,08	6,76	17,77	15,43	49,96	100,00

Tab. 20 - % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	12,94	3,50	5,22	2,00	1,03	24,69
Vibo Valentia	3,50	4,57	7,20	1,16	0,69	17,13
Lamezia Terme	5,22	7,20	16,18	2,93	1,82	33,35
Crotone	2,00	1,16	2,93	6,92	1,58	14,60
Corigliano Calabro	1,03	0,69	1,82	1,58	5,11	10,23
						100,00

Infine si riportano le percentuali di distribuzione ottenibili nell'ipotesi assunte del Modello 2 relative alla superficie potenzialmente disponibile (doppia rispetto a quella attuale), tabb. 21- 22, ed all'incremento di addetti derivante dal potenziamento di aziende che non necessitano incremento di superficie, con riferimento allo scenario A_d_2 ed all'area di Gioia Tauro (Tabb. 23-24).

Tab.21- % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	55,05	14,20	18,75	7,70	4,32	100,00
Vibo Valentia	23,97	26,88	38,39	6,35	4,40	100,00
Lamezia Terme	17,68	21,44	46,75	8,48	5,65	100,00
Crotone	16,28	7,96	19,03	45,12	11,62	100,00
Corigliano Calabro	11,09	6,69	15,38	14,10	52,74	100,00

Tab.22- % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	15,66	4,04	5,33	2,19	1,23	28,45
Vibo Valentia	4,04	4,53	6,47	1,07	0,74	16,85
Lamezia Terme	5,33	6,47	14,11	2,56	1,70	30,17
Crotone	2,19	1,07	2,56	6,07	1,56	13,45
Corigliano Calabro	1,23	0,74	1,70	1,56	5,84	11,08
						100,00

Tab.23- % Gravitazione condizionata al polo

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	57,26	13,93	17,17	7,44	4,18	100,00
Vibo Valentia	28,45	25,30	36,13	5,98	4,14	100,00
Lamezia Terme	20,18	20,79	45,34	8,23	5,48	100,00
Crotone	19,46	7,66	18,30	43,41	11,18	100,00
Corigliano Calabro	13,44	6,51	14,97	13,73	51,35	100,00

Tab.24 - % Gravitazione

Area	Gioia Tauro	Vibo Valentia	Lamezia Terme	Crotone	Corigliano Calabro	Totale
Gioia Tauro	18,87	4,59	5,66	2,45	1,38	32,95
Vibo Valentia	4,59	4,08	5,83	0,96	0,67	16,14
Lamezia Terme	5,66	5,83	12,72	2,31	1,54	28,05
Crotone	2,45	0,96	2,31	5,47	1,41	12,60
Corigliano Calabro	1,38	0,67	1,54	1,41	5,27	10,26
						100,00

Il modello gravitazionale applicato allo scenario attuale denota un quadro di relazioni differenti rispetto a quanto ricavato dall'analisi delle matrici OD, evidenziando significative interrelazioni tra le aree di: Gioia Tauro, Vibo Valentia e Lamezia Terme; Crotone e Corigliano. Se si considera lo scenario A_d_2 e l'area di Gioia Tauro, si evidenzia come tutte le aree abbiano un'interdipendenza che si attesta almeno intorno al 10%, con il valore massimo del 20% per Lamezia, e fatta eccezione per Corigliano Calabro, che si caratterizza comunque per un'interdipendenza intorno al 18% con Lamezia ed al 15% con Crotone. Tali relazioni tendono a rafforzarsi a seguito delle previsioni di scenario connesse con l'istituzione della ZES, in una misura che è, sulla base di quanto elaborato, principalmente condizionata da quanto previsto dal Modello 2 in termini di occupazione delle aree ad oggi disponibili.

I nessi funzionali non si possano esclusivamente limitare a questo tipo di analisi, che non riescono a tener conto delle vocazioni territoriali, delle specificità imprenditoriali che andranno a consolidarsi o a insediarsi ex novo e di tutte quelle relazioni per cui la ZES rappresenta non un elemento consolidante, ma, bensì, un elemento innescante e istitutivo, in relazione a quanto già detto a conclusione della precedente sezione.

2.4 Modello 4 - Factory

Il Modello 4 "*Factory*" stima il numero e la tipologia di imprese equivalenti che possono insediarsi, e/o possono essere oggetto di un potenziamento se già insediate, negli agglomerati industriali considerati a seguito dell'istituzione della ZES.
La stima è stata ottenuta sulla base dei risultati ottenuti dall'applicazione del Modello 2, che riguarda il potenziale incremento di addetti in funzione della superficie ancora disponibile negli agglomerati industriali interessati.
Per quanto concerne i nuovi insediamenti, sono state considerate due tipologie di imprese che, sulla base del sistema economico della Calabria, si può assumere abbiano le seguenti caratteristiche:

- Tipo G,
    - 15 ha di superficie occupata,
    - 300 addetti;
- Tipo M,
    - 10 ha di superficie occupata,
    - 100 addetti.

Per quanto concerne gli insediamenti esistenti, si è ipotizzata la presenza di due ulteriori tipologie di imprese:

- Tipo MG, se a seguito dell'attivazione della ZES, un'impresa già esistente nell'anno base di riferimento 2018 si amplia divenendo, nel decennio di riferimento 2019-2028, un'impresa di tipo G, con conseguente
    - incremento di 5 ha di superficie occupata,
    - incremento di 200 addetti;
- Tipo MM, se a seguito dell'attivazione della ZES, un'impresa già esistente nell'anno base di riferimento 2018 si amplia senza modificare la superficie occupata, ma subendo comunque un incremento di addetti nel decennio di riferimento 2019-2028.

Considerati i vincoli relativi alle superfici disponibili derivanti dal Modello 2, sono state assunte le ipotesi riportate nella tab. 25. Le ipotesi si riferiscono al Modello 2 per quanto concerne la variazione di superficie libera, che prevedeva 2 possibili sviluppi:

- basso, si prevede un aumento della superficie occupata pari al 50% della superficie libera rispetto al valore del 2018, ovvero $\Delta S_{Ai_19,28}=0,50\cdot(\Sigma_i\ S_{Ai_18_AIL})$ (SCENARIO B);
- alto, si prevede un aumento della superficie occupata pari al 100% della superficie libera rispetto al valore del 2018, ovvero $\Delta S_{Ai_19,28}=1,00\cdot(\Sigma_i\ S_{Ai_18_AIL})$ (SCENARIO A).

Delle ipotesi relative alla densità, d_1 e d_2, considerate nel modello 2, si tiene conto attraverso le due tipologie di imprese M e G, essendo la M caratterizzata da una densità di tipo d_1 e la G caratterizzata da una densità di tipo d_2.

Tab. 25. Scenario Factory ZES (stima superficie disponibile anno base)

Imprese	Scenario B			Scenario A		
	Num. Imp.	$\Delta Add_{ZES_Calabria}$	$\Delta S_{Ai_19,28}$	Num. Imp.	$\Delta Add_{ZES_Calabria}$	$\Delta S_{Ai_19,28}$ (ha)
G	3	900	45	6	1.800	90
M	1	100	10	3	300	30
MG	2	400	10	4	800	20
Totale		1.400	65		2.900	140

Nel Modello 2 si è assunto che l'effettiva superficie disponibile possa considerarsi il doppio di quella attuale.

In tal caso, le ipotesi relative all'insediamento di imprese sono quelle riportate nella tab. 26.

Tab. 26. Scenario Factory ZES (stima superficie disponibile potenziata)

Imprese	Scenario B			Scenario A		
	Num. Imp.	$\Delta Add_{ZES_Calabria}$	$\Delta S_{Ai_19,28}$	Num. Imp.	$\Delta Add_{ZES_Calabria}$	$\Delta S_{Ai_19,28}$ (ha)
G	6	1.800	90	12	3.600	180
M	3	300	30	6	600	60
MG	4	800	20	8	1.600	40
Totale		2.900	140		5.800	280

Per quanto concerne le imprese di tipo MM, si ipotizza il potenziamento di 40 imprese esistenti, con un incremento di addetti complessivamente pari a 1.400 nel decennio 2019-2028.

2.5 Modello 5 - Cost

Il Modello 5 "*Cost*" consente di stimare gli oneri finanziari a carico della Regione Calabria e dello Stato derivanti dall'istituzione della ZES nel macronodo di Gioia Tauro e nell'area integrata economicamente e funzionalmente ad esso collegata, che comprende un territorio articolato su più livelli. Gli oneri finanziari dipendono dalla tipologia di imprese di nuovo insediamento o oggetto di un potenziamento per come stimato nel Modello 4 Factory.
Gli oneri finanziari sono stati stimati sulla base di quanto previsto dalla DCR n. 52/2015 *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una Zona Economica Speciale* (ZES), in particolare agli artt. 4,6 e 7.
Gli oneri finanziari sono stati stimati come:

- *incentivi agli investimenti* (art. 4);
- *incentivi al funzionamento per le PMI* (art. 6);
- *ulteriori misure di incentivazione* (art. 7).

Riguardo gli aiuti come *incentivi agli investimenti*, essi possono essere riconosciuti solo per:

- creazione di un nuovo stabilimento o per l'ampliamento della capacità di uno stabilimento esistente;
- diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati prima;
- cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di uno stabilimento esistente.

La carta degli aiuti regionali stabilisce limiti all'intensità degli aiuti agli investimenti nelle diverse regioni, e per la Regione Calabria, che si posiziona tra quelle aree con un PIL compreso tra il 65% e il 75% sono previste le seguenti intensità massime di aiuto:

- 25% per le grandi imprese;
- 35% per le medie imprese;
- 45% per le piccole imprese.

Gli incentivi agli investimenti saranno concessi alle imprese che avviano un programma di investimenti nella ZES, nei limiti delle risorse stabilite e nel rispetto della disciplina comunitaria in materia di aiuti a finalità regionale e segnatamente sulla base di quanto disposto dal Regolamento 651/2014. In tal senso, l'agevolazione, espressa in equivalente sovvenzione lordo, potrà essere goduta dall'impresa, fino alla concorrenza del valore del contributo concesso, in una o più delle forme menzionate all'art. 4, comma 2.
Le imprese beneficiarie dovranno mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno cinque anni dal completamento dell'investimento oggetto del contributo, pena la revoca retroattiva dei benefici concessi e goduti. Tali agevolazioni potranno essere concesse fino al 31 dicembre 2022, fermi restando gli opportuni adeguamenti alla

normativa europea in materia di aiuti di stato applicabile successivamente al 31 dicembre 2020.
In relazione all'applicazione dei massimali di cui sopra, si precisa che per i Grandi progetti, che prevedono investimenti di importo superiore ai 50 milioni di euro, il massimale in ESL (Equivalente Sovvenzione Lorda) viene rideterminato secondo la seguente la formula:

Intensità massima (in ESL) = max (ESL)% x [50 + (0.5 x B) + (0.34 x C)]

dove
max(ESL)% massimale in ESL per investimenti, pari al 25% per grandi imprese
B costo tra € 50 e 100 milioni;
C costo superiore a € 100 milioni.

Per Grandi progetti si intende l'insediamento di nuove imprese di tipo G, per come definite nel Modello 4 sulla base dall'analisi del contesto economico della Calabria.
La reale intensità del beneficio si riduce progressivamente rispetto al massimale per gli importi che eccedono i 50 milioni. Il Regolamento (CE) n. 651/2014 stabilisce le condizioni da rispettare per concedere aiuti a finalità regionale, senza alcuna procedura di notifica alla Commissione, fatti salvi gli obblighi di comunicazione previsti dal regolamento citato.
Per la stima della dotazione finanziaria, si può assumere quale criterio di quantificazione, quello di fissare un tetto di spesa. Nello specifico, sulla scorta dei dati sopra riportati, se si ipotizza il riconoscimento del beneficio per uno scenario base di riferimento definito da:

- 4 grandi aziende che si insediano nel territorio, con un massimale del 25% in ESL per investimenti fino a 50 milioni, ovvero imprese di tipo G;
- 4 PMI già esistenti, con un massimale medio del 40% in ESL per investimenti fino a 3 milioni, ovvero imprese di tipo M;

si stima una dotazione finanziaria annuale per aiuti agli investimenti di euro 54.800.000, per complessivi euro 164 milioni nel triennio, che troveranno congrua copertura mediante i fondi POR FESR e POR FSE della nuova programmazione 2014 – 2020 (tab. 27)

Tab. 27 – Stima degli aiuti agli investimenti

Tipologia imprese	Imprese (num)	Importo beneficio (euro)	Massimale	Totale annuale (euro)
Grande azienda (G)	4	50.000.000,00	25%	50.000.000,00
PMI (M)	4	3.000.000,00	40%	4.800.000,00
Totale		**212.000.000,00**		**54.800.000,00**

Riguardo gli aiuti al funzionamento (art. 6), la normativa europea ammette la possibilità che le PMI possano ottenere aiuti destinati a ridurre le spese correnti di un'impresa non legate a un investimento iniziale. Tali spese includono i costi del personale, dei materiali, dei servizi appaltati, delle comunicazioni, dell'energia, della manutenzione, di affitto, di amministrazione, ecc., ma non i costi di ammortamento e di finanziamento se questi sono stati inclusi nei costi ammissibili al momento della concessione degli aiuti agli investimenti.

Gli aiuti a finalità regionale destinati a ridurre le spese correnti di un'impresa costituiscono aiuti al funzionamento e non sono ritenuti compatibili con il mercato interno, a meno che non siano concessi per compensare svantaggi specifici o permanenti riscontrati dalle imprese nelle regioni svantaggiate. Gli aiuti al funzionamento possono essere considerati compatibili se sono destinati a ridurre alcune difficoltà specifiche incontrate dalle PMI in zone particolarmente svantaggiate, che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), o a compensare i costi aggiuntivi per svolgere un'attività economica in una regione ultraperiferica o a prevenire o ridurre lo spopolamento nelle zone a bassissima densità demografica.

Pertanto, l'introduzione di aiuti al funzionamento, a differenza degli aiuti agli investimenti attivabili senza obbligo di notifica ai sensi del Regolamento n. 651/2014, è comunque vincolata all'autorizzazione espressa della Commissione, che dovrà valutare le ragioni per le quali uno Stato membro ne fa richiesta.

Gli incentivi al funzionamento saranno previsti, in conformità alla normativa europea, esclusivamente per le PMI che operano nella ZES e potranno estendersi per una durata non superiore ai tre esercizi di bilancio delle stesse PMI. Gli incentivi saranno erogati secondo il regime *de minimis*, con un *plafond* massimo concedibile pari ad euro 200.000,00 per ciascuna impresa, nel rispetto della vigente normativa comunitaria.

Si precisa che le disposizioni dell'art. 6 non producono alcun automatismo di spesa, in quanto gli oneri di cui trattasi sono di carattere eventuale, stante una facoltà per la Regione di istituire forme di incentivazione al funzionamento delle PMI.

Se si ipotizza un importo concedibile in regime *de minimis* pari a

- 100.000 euro per le 50 PMI già insediate;
- 200.000 euro per 4 nuove PMI che si insediano nell'area;

si stima una dotazione finanziaria complessiva derivante dall'attuazione dell'art. 6 di 5.800.00,00 milioni (tab. 28).

Per la copertura di tali oneri, lo strumento più appropriato risulta il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC).

Tab. 28 – Stima degli aiuti al funzionamento

Tipologia imprese	Imprese (num)	Importo beneficio (euro)	Totale (euro)
Imprese insediate	50	100.000 €	5.000.000 €
Imprese di nuovo insediamento	4	200.000 €	800.000 €
Totale			5.800.000 €

Riguardo ulteriori misure di incentivazione (art. 7), le disposizioni normative non producono alcun automatismo di spesa, in quanto gli oneri in conto capitale di cui trattasi sono di carattere eventuale, stante una facoltà per la Regione di istituire tali forme di incentivazione.

Si è comunque proceduto a quantificare i suddetti oneri sulla base di stime riferite a PMI con una intensità di agevolazione riferita al similare programma amministrativo attuato dalla Regione con bando PIA (Pacchetti Integrato di Agevolazione) del 2010, relativo alla realizzazione di studi di fattibilità tecnica, di progetti di ricerca e sviluppo tecnologico e di progetti per l'innovazione e la competitività delle imprese (tab. 29).

L'importo massimo del contributo non può, in ogni caso, superare:

- 22.500,00 euro per singolo Studio di Fattibilità Tecnica;
- 500.000,00 euro per ciascun Progetto di Ricerca e Sviluppo Tecnologico (industriale e pre – competitiva);
- 50.000,00 euro per ciascun Servizio di Innovazione e Trasferimento Tecnologico, secondo quanto riportato nella tabella seguente.

Tab. 29 - Stima degli aiuti per ulteriori misure di incentivazione

Studi di fattibilità tecnica				
Tipologia di imprese	**Imprese (num)**	**Importo beneficio (euro)**	**Intensità aiuto**	**Totale (euro)**
Imprese già insediate	10	22.500	60%	135.000
Imprese neo costituite	4	22.500	60%	54.000
Progetti di ricerca e sviluppo tecnologico				
Tipologia di imprese	**Imprese (num)**	**Importo beneficio (euro)**	**Intensità aiuto**	**Totale (euro)**
Imprese già insediate	10	500.000	50%	2.500.000 €
Imprese neo costituite	4	500.000	50%	1.000.000 €
Servizio di Innovazione e Trasferimento Tecnologico				
Tipologia di imprese	**Imprese (num)**	**Importo beneficio (euro)**	**Intensità aiuto**	**Totale (euro)**
Imprese già insediate	10	50.000	70%	350.000 €
Imprese neo costituite	4	50.000	70%	140.000 €
Totale				4.179.000

La tab. 30 rappresenta il quadro di sintesi di tutti gli oneri finanziari (artt. 4,6 e 7) per l'ipotesi di scenario considerata di cui nelle tabb. 27, 28 e 29. Per ogni onere (colonne 1 e 2), si riporta la natura economica della spesa, C per spesa corrente, I per spesa d'investimento (colonna 3), si individua il carattere temporale della spesa, A per annuale, P per Pluriennale (colonna 4), e si indica l'ammontare previsto della spesa corrispondente (colonna 5).

Tab. 30 - Oneri finanziari

Art.	Descrizione spese	Tipologia C/I	Carattere Temporale A/P	Importo (mln euro)
4	Incentivi agli investimenti per le imprese	I	P	164
6	Incentivi al funzionamento per le PMI	C	P	5,8
7	Ulteriori agevolazioni a sostegno della competitività e delle imprese dell'Area	I	P	4,179
Totale				173.979

Per la quantificazione della spesa corrispondente, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si indicano i possibili criteri da specificare:

- esatta determinazione, indennità Garante fissata al 30% dell'indennità percepita dal Consigliere regionale;
- stima parametrica, rimborso spese vive documentate per partecipazione ad organi. Individuazione di un numero medio di sedute ed applicazione di un parametro di costo desunto dal funzionamento di organi similari;
- tetto di spesa, individuazione di un limite massimo di risorse disponibili accompagnata da indicazione nel testo della proposta dei criteri di accesso e di selezione dei potenziali fruitori;
- mancata indicazione, specificare le ragioni per cui si ritiene che gli oneri non sia determinati ed indeterminabili.

Nello specifico, per l'art. 4 si è adottato il criterio della fissazione di un tetto di spesa come limite massimo di contributo concedibile alle imprese beneficiarie.
Per gli artt. 6 e 7, sebbene le disposizioni normative non producano alcun automatismo di spesa, in quanto trattasi di oneri eventuali, si è adottato il criterio della stima parametrica, secondo quanto riportato nella relazione tecnico – finanziaria.

Riguardo la copertura finanziaria, le risorse finanziarie potrebbero essere prelevate nell'ambito della programmazione POR con il cofinanziamento preponderante dei fondi strutturali europei, FSE e FESR, che ben potrebbero prestarsi per supportare gli investimenti realizzati dalle imprese in fase di nuovo insediamento produttivo. Per quanto riguarda, invece, gli incentivi alle imprese che assumerebbero la forma di aiuti al funzionamento, lo strumento più appropriato risulta quello del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC).
Si specifica che il contributo richiesto alle casse dello Stato si tradurrebbe in un reale

impegno solo per la parte relativa agli incentivi alle imprese esistenti, mentre le agevolazioni concesse alle imprese di nuova costituzione riguardano comunque entrare tributarie finora inesistenti e per le quali, di fatto, non si può parlare di perdita per le casse dello stato (esempio IRES e IRAP).

In relazione agli oneri sociali, la cui incidenza sulle retribuzioni ammonta a circa il 34%, si può osservare che le risorse finanziarie statali necessarie alla loro riduzione saranno del tutto compensate dalle maggiori entrate fiscali (IRPEF) che i lavoratori neoassunti nelle imprese della ZES verseranno non solo allo Stato, ma anche alle Regioni ed ai Comuni in base alle addizionali previste dalla legge.

La durata iniziale per il funzionamento della ZES, dalla data di istituzione è stabilita, in prima battuta, fino al 2020, anno in cui terminerà la programmazione comunitaria in corso e sarà dunque necessario rivalutare il provvedimento.

La procedura di stima degli oneri può essere effettuata sulla base dei risultati del Modello 4 relativo alla quantificazione del numero di imprese. In tab. 31 si riportano le stime degli aiuti agli investimenti relativi agli scenari A e B basati sulla superficie disponibile all'anno base (rif. tab. 25 Modello 4); in tab. 32 le stime degli aiuti agli investimenti relativi agli scenari A e B basati sulla superficie potenziata (rif. tab. 26 Modello 4).

Tab. 31 - Stime degli aiuti agli investimenti relativi agli scenari A e B basati sulla superficie disponibile all'anno base

Scenario	Imprese (num)	Tipo Imprese	Importo Beneficio (euro)	Massimale	Totale annuale (euro)	Totale scenario (euro)
B	3	G	180.000.000	25%	45.000.000	73.000.000
	1	M	20.000.000	40%	8.000.000	
	2	MG	80.000.000	25%	20.000.000	
A	6	G	360.000.000	25%	90.000.000	154.000.000
	3	M	60.000.000	40%	24.000.000	
	4	MG	160.000.000	25%	40.000.000	

Tab. 32 - Stime degli aiuti agli investimenti relativi agli scenari A e B basati sulla superficie potenziata

Scenario	Imprese (num)	Tipo Imprese	Importo Beneficio (euro)	Massimale	Totale annuale (euro)	Totale scenario (euro)
B	6	G	360.000.000	25%	90.000.000	154.000.000
	3	M	60.000.000	40%	24.000.000	
	4	MG	160.000.000	25%	40.000.000	
A	12	G	720.000.000	25%	180.000.000	308.000.000
	6	M	120.000.000	40%	48.000.000	
	8	MG	320.000.000	25%	80.000.000	

Se si considera la superficie potenziata e lo scenario A si ottiene un costo di circa 308 milioni di euro; nell'ipotesi che ci sia un ulteriore finanziamento di 100 milioni di euro da destinare alle imprese di tipo MM, è stimabile un costo complessivo della ZES pari a 400 milioni di euro. Tale valore sarà distribuito su 8 anni, secondo una curva di distribuzione assimilabile ad una Gumbel, con valori inferiori nei primi anni, progressivamente crescenti e nuovamente decrescenti alla fine del periodo di riferimento considerato.

2.6 Modello 6 - Indirect impact

Il Modello 6 "*Indirect impact*" stima, in maniera aggregata e a scala regionale, gli impatti indiretti e indotti sull'occupazione generati dall'attivazione della ZES.

Una stima aggregata a scala regionale degli impatti diretti su export e occupazione si ottiene con il Modello 1 di cui sopra.

Gli impatti sono stati definiti impatti diretti perché si dispiegano sulle aziende che sono direttamente beneficiarie delle misure della ZES. Gli impatti indiretti sono relativi all'occupazione generata da aziende che sono economicamente interdipendenti dalle aziende direttamente beneficiarie della ZES, ovvero sono indirettamente beneficiarie della ZES.

Gli impatti indotti sono relativi all'occupazione generata da aziende per gli acquisti di beni e servizi delle famiglie i cui componenti sono occupati in imprese direttamente e indirettamente beneficiarie della ZES.

I metodi utilizzati per la stima degli impatti indiretti e indotti sono metodi di tipo input-output (Leontief, 1941; Leontief e Strout, A., 1963; Cascetta et al., 1996; Zhao e Kockleman, 2004; Russo e Musolino, 2012), o delle interdipendenze settoriali, per le variabili economiche di interesse quali produzione, reddito, occupazione. Tali metodi consentono di costruire una tavola di contabilità economica disaggregata per settori e spazializzata per aree (tavola di Leontief spazializzata), che descrive l'attività di produzione di beni e servizi relativa ad un periodo nel sistema economico osservato zonizzato. Nel caso considerato, i dati di input sono l'export (e i consumi interni) di beni prodotti da imprese insediate nella ZES.

Sono in corso attività volte alla specificazione, calibrazione e validazione di una tavola di Leontief spazializzata, che potrà consentire un'analisi di impatto per settore economico sull'economia calabrese generata dal pieno dispiegamento delle misure della ZES.

In questa sede si riportano stime aggregate per tutti i settori degli impatti indiretti e indotti sull'occupazione generata dall'occupazione diretta.

Gli impatti indiretti sull'occupazione sono stimati con la seguente equazione:

$$OCC_{ZES_Calabria}(indiretti_28) = m_{indiretti} \times OCC_{ZES_Calabria}(diretti_28)$$

con

$OCC_{ZES_Calabria}(indiretti_28)$ occupati indiretti totali per la ZES in Calabria al 2028,

$m_{indiretti}$ moltiplicatore degli occupati indiretti totali generati dagli occupati diretti totali;

$OCC_{ZES_Calabria}$ (diretti_28) occupati diretti totali per la ZES in Calabria al 2028.

Gli impatti indotti sull'occupazione sono stimati con la seguente equazione:

$$OCC_{ZES_Calabria}(indotti_28) = m_{indotti} \times OCC_{ZES_Calabria}(diretti_28)$$

con

$OCC_{ZES_Calabria}(indotti_28)$ occupati indotti totali per la ZES in Calabria al 2028,

$m_{indotti}$ moltiplicatore degli occupati indotti totali generati dagli occupati diretti totali;

$OCC_{ZES_Calabria}$ (diretti_28) occupati diretti totali per la ZES in Calabria al 2028.

I moltiplicatori dell'occupazione indiretta e indotta sono stati stimati in modo aggregato a partire da contesti di letteratura riguardanti varie realtà portuali (Coppens F., 2007; Coronado, 2006; Lagneaux, 2007; Danielis, 2011; Kochelman et al., 2005; Mateo-Mantecón et al., 2012).

Nella tab. 33 si riportano le stime dei valori dei moltiplicatori indiretti e indotti, degli occupati indiretti e indotti a partire dagli occupati diretti generati dalla ZES pari a 7.231 (si veda par. Modello 1).

La fig. 6. riporta sinteticamente le stime aggregate dell'occupazione diretta, indiretta e indotta al 2028 generate dalla ZES.

Tab. 33 - Stima dei moltiplicatori e dell'occupazione diretta e indotta totale al 2028

Occupazione diretta	7.238	**Moltiplicatore occupazione indiretta**	1.8	**Occupazione indiretta**	5.790
		Moltiplicatore occupazione indotta	1.4	**Occupazione indotta**	2.895

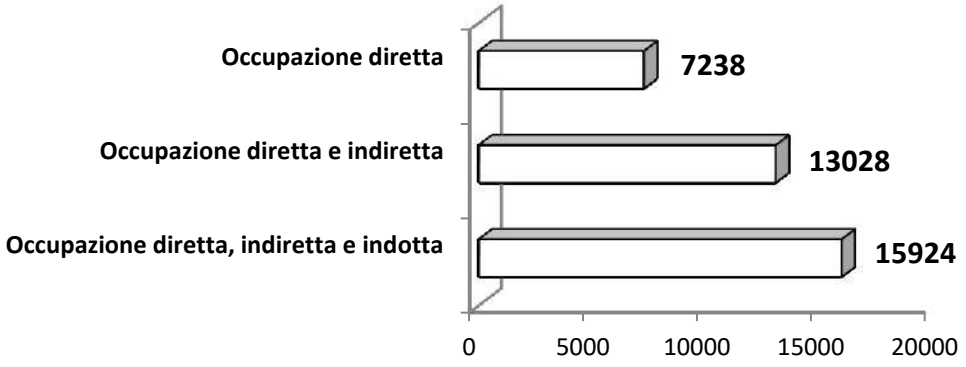


Fig.6. Stima dell'occupazione diretta, indiretta e indotta al 2028 generate dalla ZES

In sintesi, dall'approccio sistemico considerato risulta che:

- Modello 1, l'occupazione complessiva in Calabria per le imprese insediate nelle aree ZES, considerando tutti gli agglomerati industriali, è stimata pari a 17.351 unità di cui:
    - 4.095 unità nelle imprese capitale estero;
    - 13.256 unità nelle imprese a capitale domestico.
- Modello 2, l'incremento di occupazione negli agglomerati industriali compresi nella ZES, sulla base del valore attuale stimato di addetti e delle superfici disponibili, attuali e potenziali, è pari a circa 7.100 addetti, che, sommati agli addetti attuali, forniscono un risultato del tutto coerente con il Modello 1.
- Modello 3, l'incremento di occupazione stimato dal Modello 2 consente di rafforzare il nesso economico funzionale rispetto al polo principale di Gioia Tauro e a favorire lo sviluppo di relazioni economico funzionali anche tra le aree ZES di II livello.
- Modello 4, l'occupazione negli agglomerati industriali compresi nella ZES con ipotesi sulle imprese, valutati sulla base del contesto economico della Calabria, fornisce un risultato del tutto coerente con i risultati derivanti dai modelli 1 e 2, considerando l'insediamento di 12 imprese di tipo G, 6 di tipo M e 8 di tipo MG (ampliamento da tipo M a tipo G), nonché il potenziamento di imprese MM (imprese di tipo M già insediate da potenziare).
- Modello 5, gli aiuti finanziari richiesti per la ZES Calabria, nell'ipotesi di scenario Alto e superficie potenziata, sono circa pari a 400.000.000 euro, da distribuire su 8 anni.
- Modello 6, l'occupazione intesa come impatto indiretto e indotto generata dall'attivazione della ZES è stimata pari a:
    - 5.790 unità di occupazione indiretta;
    - 2.895 unità di occupazione indotta.

Bibliografia

Banca d' Italia, (2017). *Economie regionali L'economia della Calabria Aggiornamento congiunturale*.

Cascetta, E., Di Gangi, M., Conigliaro, G. A., (1996). *Multi-regional input-output model with elastic trade coefficients for the simulation of freight travel demand in Italy*. In: Proceedings of the 24th PTRC Summer Annual Meeting. PTRC, Cambridge.

Coronado D., Acosta M., Cerbán M.d.M., López M.d.P., (2006). *Economic Impact of the Container Traffic at the Port of Algeciras Bay*. Springer.

Coppens F., Lagneaux F., Meersman H., Sellekaerts N., Van de Voorde E., van Gastel E., Vanelslander T., Verhe A., (2007). *Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp*. Working paper document n° 110. National Bank of Belgium.

Danielis R. (ed.), (2011). *Il Sistema marittimo portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*. EUT, Edizioni Università di Trieste.

Decreto Legge n. 91 del 20 giugno 2017 *Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno convertito in legge il 1° agosto 2017*.

DEFR 2017-2019. Regione Calabria, documento di economia e finanza per il triennio 2017-2019

DEFR 2018-2020. Regione Calabria, documento di economia e finanza per il triennio 2018-2020

DGR. n. 294 del 11/08/2015 *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES).*

Deliberazione n. 52/2015 *Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES)*.

DGR n. 160/2016, *Patto per la Calabria*.

Fias, (2008). *Special economic zones. performance, lessons learned, and implications for zone development,* The World Bank Group.

Guzzo R. e Mazzulla G. (2005). *Modelli di domanda merci nelle aree urbane*. In Quaderni didattici, Nuzzolo A, Russo F., Comi A., (a cura di), Università Tor Vergata.

ISTAT, (2010). Censimento generale dell'agricoltura, 2010.

ISTAT, (2011). *Censimento dell'industria e dei servizi,* 2011.

Kochelman, K.M., Ling, J., Zhao, Y., Ruiz-Juri, N., (2005). *Tracking land use, transport and industrial production using random utility-based multiregional input–output models: application for Texas trade*. Journal of Transport Geography 13, (3), 275–286.

Lagneaux F., (2007). *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex*. Report 2005 No 115. National Bank of Belgium.

Leong, C. K., (2013). *Special economic zones and growth in China and India: an empirical investigation*. Int Econ Econ Policy (2013) 10:549–567, Springer.

Leontief, W., (1941). *The Structure of American Economy,* second ed. Oxford University Press, New York.

Leontief, W., Strout, A., (1963). *Multi-regional input–output analysis*. In: Barna, T. (Ed.). Structural Interdependence and Economic Development. McMillan, London, pp. 119–150.

Mateo-Mantecón, I., Coto-Millán, P._, Villaverde-Castro, J., Pesquera-González, M.Á. (2012). *Economic impact of a port on the hinterland: Application to Santander's port*. International Journal of Shipping and Transport Logistics, Volume 4, Issue 3, Pages 235-249.

Piano Regionale dei Trasporti (2016), Regione Calabria, adottato, nella sua proposta finale, con DGR n. 503 del 06/12/2016, approvato con DCR n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017.

Pirro F. (2017). *L'industria in Calabria. Un profilo di sintesi*. STM-MIT.

Progetto Strategico Regionale *CalabriaCompetitiva – Interventi per lo sviluppo del sistema produttivo calabrese e la promozione di nuova imprenditorialità* (DGR n. 250/2016).

Progetto Strategico Regionale *CalabriaImpresa.eu – Accesso unico ai servizi e agli strumenti digitali dell'Amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale* (DGR n. 304/2016).

Regione Calabria (2018). *Dove insediare la tua impresa,* servizio on line, CalabriaSUAP, www.calabriasuap.it/marketing/lotti (ultimo accesso, gennaio 2018).

Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE. Testo rilevante ai fini del SEE, (GU L 348 del 20 dicembre 2013).

Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010. Testo rilevante ai fini del SEE. (GU L 348 del 20 dicembre 2013), pagg. 129–171.

Russo F., Musolino G., (2012). *A unifying modelling framework to simulate the Spatial Economic Transport Interaction process at urban and national scales.* Journal of Transport Geography 24, pp. 189–197.

Unioncamere Calabria, (2012). *La dimensione locale dell'economia reale, RapportoCalabria.*

Unioncamere-Infocamere (2013). *Movimprese, Statistiche on line.* http://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R18&pTipTk=I&pPerTk=A2013, (ultimo accesso gennaio 2018).

Unioncamere, (2016). *Rapporto economico sulla Calabria 2016.* http://www.uc-cal.camcom.gov.it/uploaded/Rapporto%20Economico%20sulla%20Calabria%202016.pdf (ultimo accesso gennaio 2018).

Wang J., (2013). *The economic impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese municipalitie*. Journal of Development Economics 101 (2013) 133–147.

Zhao, Y., Kockleman, K.M., (2004). *The random-utility-based multiregional input-output model: solution existence and uniqueness*. Transportation Research B 38, (9), 789–807.

Capitolo 8

Semplificazioni amministrative

(contenuto di cui alla lettera e, comma 1, art. 6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera e, comma 1, art. 6 del DPCM 12/2018: *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.*

La normativa di riferimento regionale è riportata nel par. 1 insieme alla struttura del sistema regionale dei SUAP e del SURAP.

Le iniziative di semplificazione sono state inquadrate secondo la struttura del D.P.R. n. 160/2010 *Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive,* che distingue:

- semplificazioni del processo;
- semplificazioni del procedimento;
- semplificazioni dei termini.

Sono descritte le iniziative di semplificazione già attuate nel par. 2 e le iniziative di semplificazione da realizzare nel par. 3. Le iniziative in atto riguardano la costituzione dello Sportello Unico Associato della Piana di Gioia Tauro, l'armonizzazione e la digitalizzazione delle procedure dell'Ente portuale con le disposizioni del D.P.R. 160/2010 e del CAD e il Marketing Territoriale. Le iniziative da realizzare riguardano la progettazione uno Sportello informativo dedicato ZES, le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate e ulteriori misure che la Regione si impegna attuare.

1 Normativa regionale in tema di semplificazione per le attività d'impresa

La Regione Calabria è impegnata in un'azione di promozione della semplificazione normativa e amministrativa, che tende alla razionalizzazione dei procedimenti e delle azioni di competenza per rendere più semplice, trasparente e diretto il rapporto tra amministrazione, cittadino e impresa. Questa azione è in linea con quanto richiedono gli imprenditori a livello internazionale: una semplificazione delle procedure. La semplificazione, da tutte le indagini svolte e riportate nella letteratura scientifica internazionale, è al primo posto nelle preferenze, paradossalmente prima anche dei contributi a fondo perduto.
Di seguito si riportano le definizioni generali (par 1.1), si descrivono il Sistema Regionale SUAP della Calabria (par. 1.2), il ruolo del SURAP (par. 1.3), le infrastrutture immateriali (par. 1.4), il portale (par. 1.5) ed i dati contenuti (par. 1.6).

1.1 Definizioni generali

La Regione ha adottato una serie di interventi legislativi e normativi atti a semplificare le procedure amministrative relative alle attività economiche e d'impresa.
Nel 2011, a seguito dell'entrata in vigore della riforma degli Sportelli Unici Comunali per le Attività Produttive (SUAP), introdotta con il D.P.R. n. 160/2010, la Regione ha promosso e sostenuto attivamente la creazione degli Sportelli quale unico interlocutore per l'Imprenditore. A completamento dell'attività di semplificazione amministrativa, la Regione ha inteso mettere in rete tutti i soggetti pubblici a vario titolo coinvolti nel "procedimento unico" relativo alle attività produttive.
La Legge Regionale del 13 giugno 2008, n. 15, rappresenta la base normativa di riferimento in materia di SUAP comunali. Con la medesima L.R. veniva costituito lo *Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive* (SURAP)[1] con la funzione di indirizzo e coordinamento dei SUAP comunali nonché dei dipartimenti regionali. Con successivi Atti Deliberativi di Giunta Regionale (531/2008, 235/2012, 264/2012) venivano approvate le Linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dei SUAP comunali, la costituzione di una Cabina di regia regionale per favorire il raccordo operativo dei Dipartimenti regionali a vario titolo coinvolti nei procedimenti amministrativi relativi alle attività economiche e d'impresa.
La Regione, inoltre, con particolare riguardo alla semplificazione delle norme, ha avviato la predisposizione di testi unici in tema di commercio e artigianato. Con Legge Regionale n. 5 dell'8 febbraio 2018 sono state approvate le norme in materia di artigianato.

1 Per la definizione del SURAP – Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive si rimanda al Glossario

Sempre in materia di semplificazione, la Regione Calabria, attraverso il coordinamento del SURAP ha provveduto al recepimento dei diversi Accordi tra Governo, Regioni ed Enti locali siglati in Conferenza Unificata, in tema di modulistica unificata standardizzata:

- modulistica unificata relativa alle Autorizzazioni Uniche Ambientali approvata il 6 febbraio 2015;
- modulistica unificata e standardizzata per le principali attività commerciali, artigianali e edilizie in attuazione delle specifiche previsioni dei decreti attuativi della cd. riforma Madia (decreti legislativi n. 126 del 2016 e 222 del 2016) approvate il 4 maggio e del 6 luglio 2017.

La Tab. 1 riporta un quadro di sintesi della normativa regionale.

Tab. 1 – Sintesi della normativa regionale vigente

NORMATIVA	RIFERIMENTI SPECIFICI SEMPLIFICAZIONE-SURAP-SUAP
Legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 e s.m.i.: "Norme per la tutela e uso del territorio- Legge urbanistica della Calabria"	Art. 22 - Norme particolari per il polo logistico di Gioia Tauro Art. 71 - Sportello Unico per l'edilizia I due articoli costituiscono il punto di partenza per l'approvazione del regolamento regionale di semplificazione per l'area della ZES.
Legge regionale 13 giugno 2008, n. 15: "Provvedimento Generale di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2008 ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8)"	Art. 22 (Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive – SURAP): La Regione promuove l'attivazione degli Sportelli Unici per le Attività Produttive Comunali. La Regione con successivo provvedimenti adotterà le Linee Guida per i SUAP: sulla base di questa disposizione è stato istituito il SURAP regionale con le sue funzioni di coordinamento e di impulso in materia di semplificazione.
Deliberazione della Giunta regionale 4 agosto 2008, n. 531: "Approvazione linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP)"	In attuazione dell'Art. 22 della Legge regionale 15/2008, vengono definite le Linee guida per il funzionamento e l'organizzazione dei SUAP comunali e viene ribadita la funzione di coordinamento del SURAP regionale
Regolamento Regionale 23 marzo 2010, n. 1: "Regolamento recante disposizioni per l'attuazione della Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 relativa ai servizi nel mercato interno attuazione degli articoli 62 e 63, comma 1, della legge regionale 12 giugno 2009, n. 19 "Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2009) - Art. 3, comma 4, della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8" e per la semplificazione amministrativa e di riordino dello sportello unico."	Art. 12 - Sportello Unico Art. 13 - Portale regionale SUAP, realizzazione del SURAP, compiti della Regione: il regolamento costituisce la norma regionale di adozione delle disposizioni per la tutela della concorrenza e la liberalizzazione delle attività economiche che discendono dalla Direttiva europea 123/CE/2006 (c.d. Direttiva Bolkenstein)
Decreto del Dirigente del Servizio 3, Settore 1, n. 3712 del 21 aprile 2011: "Avvio del Progetto regionale "Sistema regionale SUAP della Regione Calabria"	Con il Decreto si approva: - lo schema di convenzione tra Regione Calabria e Regione Sardegna; - il modello organizzativo per la costituzione ed il funzionamento dello Sportello Unico Regionale per

NORMATIVA	RIFERIMENTI SPECIFICI SEMPLIFICAZIONE-SURAP-SUAP
	le Attività Produttive – SURAP, quale struttura di coordinamento e di interfaccia dei SUAP, partecipata da tutti i Dipartimenti regionali interessati alle procedure autorizzative per le attività produttive; - le "Linee guida per la costituzione e il funzionamento dei Coordinamenti provinciali degli Sportelli Unici per le Attività Produttive; - le "Linee guida per il rafforzamento o la costituzione e il funzionamento dei SUAP singoli o associati; - lo schema tipo di Convenzione tra Regione Calabria ed ognuna delle cinque province calabresi per la costituzione dei coordinamenti provinciali SUAP; - schema tipo di Convenzione tra Regione Calabria ed ognuna delle cinque province calabresi per il potenziamento dei SUAP esistenti e la creazione di nuovi SUAP.
Deliberazione della Giunta regionale 17 maggio 2012, n. 235: "Nuove linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dello Sportello Unico delle Attività Produttive (SUAP)."	A seguito dell'entrata in vigore del D.P.R. 160/2010 (Regolamento SUAP) e del Decreto n. 3712 del 21 aprile 2011, vengono aggiornate le Linee guida approvate con la D.G.R. n. 531 del 4 agosto 2008. Art. 3 - Finalità: La Regione, attraverso il SURAP, realizza e implementa il portale regionale SUAP, attiva forme di Coordinamento su base Provinciale dei SUAP e degli Enti, attua azioni di rafforzamento delle competenze dei SUAP sull'applicazione del Regolamento e delle Linee guida e sulle attività di informazione e promozione territoriale.
Deliberazione della Giunta regionale 1° giugno 2012, n. 264: "POR Calabria 2007-2013- Asse VII Obiettivo operativo7.1.1 - Linea d'intervento 7.1.1.2 "Azioni per semplificare gli iter procedurali connessi alla localizzazione e all'operatività delle imprese (SUAP)"- Costituzione Cabina di regia regionale."	Costituzione della Cabina di Regia regionale sui procedimenti SUAP di coordinamento dei Dipartimenti Regionali coinvolti nei procedimenti relativi alle attività produttive al fine di favorire e supportare il percorso di dematerializzazione e l'adozione di misure di semplificazione nei procedimenti di competenza regionale.
Deliberazione della Giunta regionale 11 agosto 2015, n. 296: Presa d'atto dell'intesa sullo schema di decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico recante il modello semplificato e unificato per la richiesta di Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) in sede di Conferenza Unificata del 26 febbraio 2015 (Repertorio 20/CU) e adozione della medesima modulistica per la Regione Calabria.	Adozione della modulistica unificata nazionale per i procedimenti AUA, integrata dalle normative regionali. Per i procedimenti AUA in ambito attività produttive predisposizione dei modelli per una gestione informatizzata all'interno del portale regionale CalabriaSUAP.
Deliberazione della Giunta regionale 12 giugno 2017, n. 239: Presa d'atto dell'accordo sancito in Conferenza Unificata (Rep. Atti 46/CU del 4/5/2017) per l'adeguamento dei moduli unificati e standardizzati per la	Adozione della modulistica unificata nazionale per attività commerciali, artigianali e per le attività edilizie e la notifica sanitaria, integrata dalle normative regionali. Per i procedimenti in ambito attività produttive predisposizione dei modelli per una gestione

NORMATIVA	RIFERIMENTI SPECIFICI SEMPLIFICAZIONE-SURAP-SUAP
presentazione di segnalazioni, comunicazioni e istanze.	informatizzata all'interno del portale regionale CalabriaSUAP.
Deliberazione della Giunta regionale 29 settembre 2017, n. 414: Presa d'atto dell'accordo sancito in Conferenza Unificata (Rep. Atti 76/CU e 77/CU del 6/7/2017) per l'adeguamento dei moduli unificati e standardizzati per la presentazione di segnalazioni, comunicazioni e istanze.	Adozione della modulistica unificata nazionale per attività commerciali, artigianali e per le attività edilizie e la notifica sanitaria, integrata dalle normative regionali. Per i procedimenti in ambito attività produttive predisposizione dei modelli per una gestione informatizzata all'interno del portale regionale CalabriaSUAP.
L.R. n. 5 dell'8 febbraio 2018: "Norme in materia di artigianato"	Art. 10: iscrizione, modifiche e cancellazione dall'Albo delle imprese artigiane: è previsto che le aziende artigiane utilizzino la scia contestuale come modalità ordinaria di avvio dell'attività presentando un'unica pratica alla CCIAA che ha l'obbligo di comunicare al SUAP l'avvenuta presentazione. Nel caso di pratiche che necessitano di autorizzazioni e permessi le pratiche vanno invece presentate ai SUAP comunali.

1.2 Il Sistema Regionale SUAP della Calabria

La Regione Calabria, con il Progetto finanziato dalla Linea 7.1.1.2 del POR-FESR 2007-2013, in attuazione delle proprie competenze ai sensi del D. Lgs 31 marzo 1998 n. 112 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della Legge 15 marzo 1997, n. 59" nonché del D.P.R. n. 160/2010, ha sostenuto – a titolo gratuito - la diffusione del SUAP (Sportello Unico per le Attività Produttive) nei Comuni che ne erano privi e migliorato i servizi per i Comuni calabresi che lo avevano già istituito (Fig. 1). Alla rete regionale costituita dai SUAP hanno aderito anche tutte le amministrazioni regionali e nazionali coinvolte nei procedimenti amministrativi relativi alle attività produttive (Fig. 2).

A supporto dell'attività amministrativa dei Comuni, il Progetto regionale ha realizzato e concesso in uso gratuito ad ogni Sportello SUAP comunale un'unica piattaforma telematica denominata "CalabriaSUAP". La piattaforma, operativa dal giugno 2013, costituisce lo strumento principale di semplificazione per il Sistema regionale SUAP della Calabria e permette ai Comuni, che sono gli interlocutori pubblici unici delle aziende, la gestione telematica dei procedimenti amministrativi riguardanti le attività produttive. Sulla base di quanto previsto dal D.P.R. 160/2010, costituisce una vera e propria interfaccia web che si pone come punto unico di contatto tra le imprese e gli SUAP. L'infrastruttura telematica ed i suoi contenuti sono gestiti dal Dipartimento regionale Sviluppo Economico- Attività Produttive per il tramite dell'UO SURAP e del CED regionale (Fig. 3).

La Regione, ai fini del coordinamento della rete regionale dei SUAP ha istituito l'Ufficio "SURAP" (D.G.R. n. 235/2012), a supporto della rete dei Comuni, degli Enti locali e delle altre Pubbliche Amministrazioni, che costituiscono l'insieme dei soggetti utilizzatori del sistema informativo regionale. Insieme partecipano attivamente alla gestione telematica dell'intero flusso amministrativo delle pratiche, compresa la parte

che riguarda le attività di verifica e di acquisizione dei pareri rilasciati dagli Enti locali e delle PA coinvolte nei procedimenti. Inoltre, nell'ambito del Sistema informativo regionale SUAP calabrese, è stato implementato, per primo in Italia, il servizio di interoperabilità automatico con il registro imprese per l'aggiornamento del fascicolo REA delle imprese.

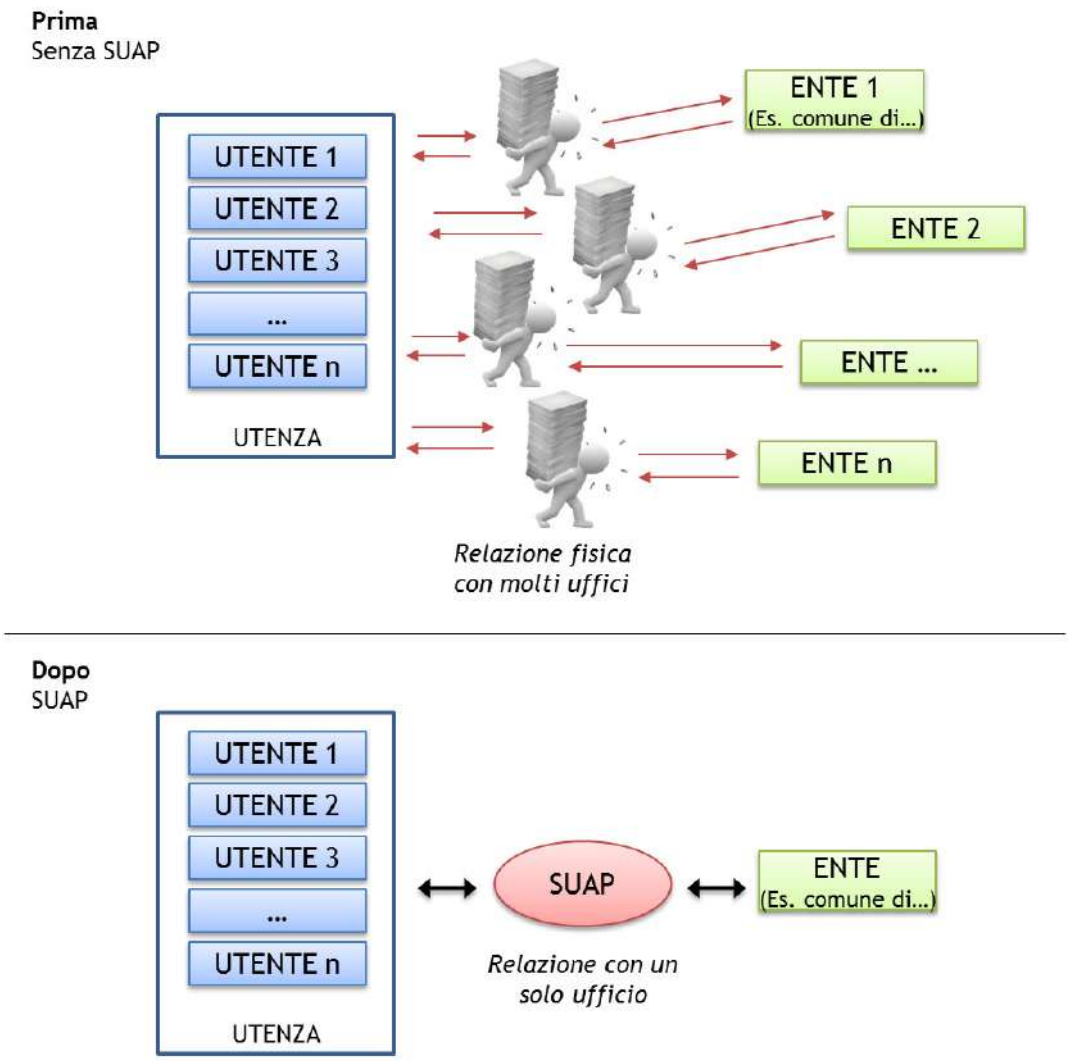


Fig. 1 – Flusso amministrativo prima e dopo lo Sportello Unico Attività Produttive

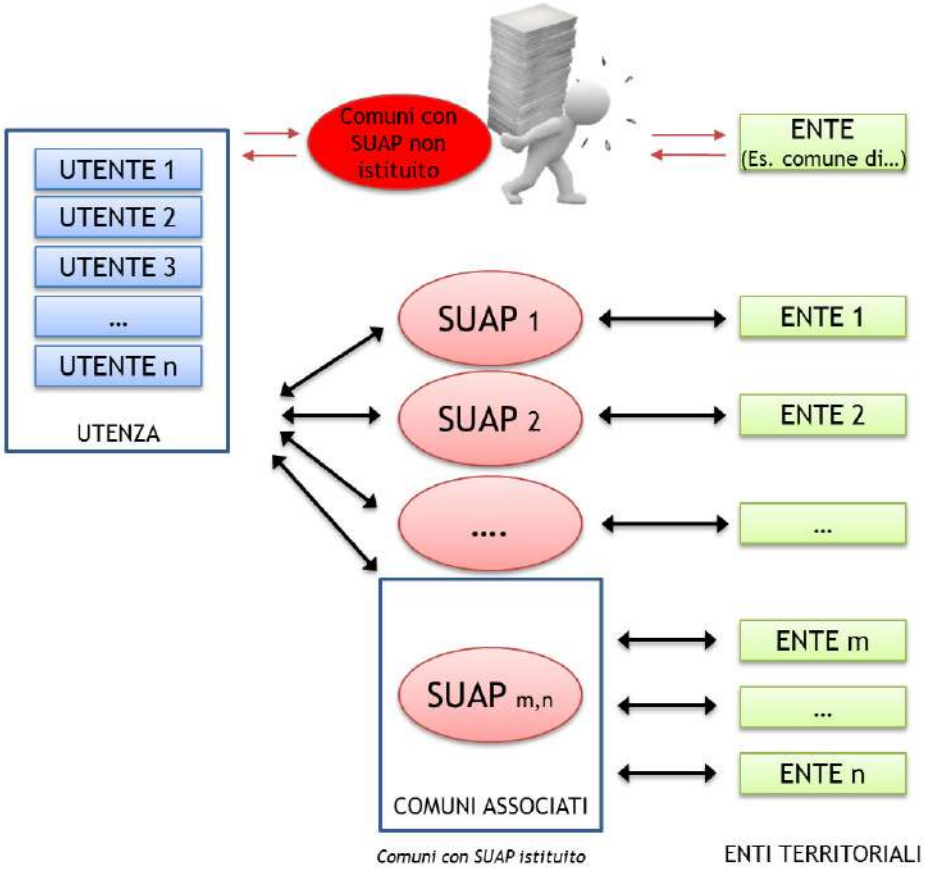


Fig. 2 – Flusso amministrativo Sportello Unico Attività Produttive

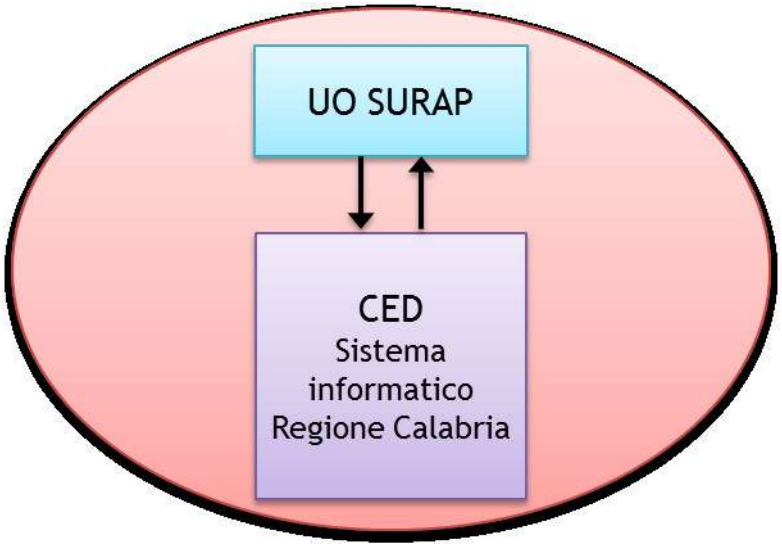


Fig. 3 – Componenti Sportello Regionale Unico Attività Produttive

1.3 Il ruolo del SURAP

Accanto all'infrastruttura tecnologica, il sistema regionale SUAP calabrese può contare su una serie di servizi immateriali e relazioni che insieme costituiscono il valore aggiunto del contesto di semplificazione disegnato dal legislatore nel D.P.R. n. 160/2010 (Fig. 4).

Fig. 4 – Servizi Sportello Unico Regionale Attività Produttive

L'Ufficio SURAP della Regione Calabria nasce come strumento di programmazione e semplificazione del sistema produttivo (giusta competenza di cui all'art. 23, comma 2, del D. Lgs 112/98) con lo scopo di garantire il diritto delle imprese ad operare in un quadro normativo certo e semplificato. La Regione Calabria ha ritenuto, quindi, di creare le migliori condizioni di raccordo istituzionale, attraverso la creazione di una rete delle Pubbliche Amministrazioni al servizio dell'imprenditore. Ciò è stato possibile mettendole nelle condizioni di dialogare attraverso un unico strumento telematico (la piattaforma CalabriaSUAP) utilizzando procedure e modulistica omogena per tutto il territorio regionale sulla base di quanto previsto dal D.P.R. 160/2010.

Alla rete hanno aderito nel tempo tutte le amministrazioni regionali e nazionali coinvolte nei procedimenti amministrativi relativi alle attività produttive, nonché le cinque Camere di commercio provinciali, che il 29 giugno del 2010 hanno sottoscritto, il "*Protocollo d'intesa per l'attivazione del Partenariato Istituzionale, Economico e Sociale per l'attuazione della Linea 7.1.1.2 del POR Calabria 2007-2013*". La condivisione del Progetto ha permesso così la costituzione di una delle più grandi comunità regionali di PA, patrimonio condiviso di tutti, dalle imprese, agli Ordini Professionali, alle Associazioni di categorie, alle Camere di commercio.

Tale protocollo si è reso necessario per la carenza assoluta nel passato di ogni forma di coordinamento amministrativo tra le Amministrazioni coinvolte nel processo di

semplificazione innescato dal precedente D.P.R. n. 447/98. La Regione quindi ha rilevato il fabbisogno di creare una rete unica regionale in cui tutte le Amministrazioni hanno condiviso e sottoscritto gli obiettivi. Il Progetto aveva l'obiettivo di ridurre il gap di sistema in Calabria attraverso:

- l'implementazione di un sistema informativo unico regionale per la gestione dei procedimenti dei SUAP;
- l'implementazione dei relativi contenuti (iter procedurali, modulistica, ecc.) per renderne omogeneo l'utilizzo a livello regionale (in conformità con quanto previsto dalla direttiva servizi (2006/123/CE c.d. Direttiva Bolkenstein), dall'art. 38 della Legge 133/2008 e dai relativi regolamenti di attuazione);
- la creazione di un sistema di coordinamento regionale organizzato su base provinciale dei SUAP (art. 24 L.R. 34/2002);
- la promozione di rafforzamento delle competenze degli Enti gestori dei SUAP per l'erogazione dei servizi previsti dagli stessi e per lo svolgimento delle attività di informazione e di promozione territoriale.

Sulla base di quanto previsto nel protocollo è stata realizzata la piattaforma tecnologica CalabriaSUAP, sulla base di quanto previsto dal D.P.R. 160/2010, che rappresenta, in base alle normative di settore, il livello di servizio omogeneo di riferimento sul territorio regionale per tutte le Pubbliche Amministrazioni.

All'interno della rete regionale, a garanzia del principio di solidarietà istituzionale, il SURAP supporta i SUAP comunali di minore dimensioni e non dotati dal punto di vista organizzativo e di competenze. Promuove, laddove possibile, forme associative per migliorare l'efficienza complessiva dei SUAP comunali e la qualità dell'azione amministrativa degli stessi Comuni, rispetto alle richieste che provengono dal mondo delle aziende.

Sulla base di quanto finora realizzato, il SURAP può evolvere la propria *mission* per mettere in campo ulteriori programmi ed azioni che favoriscano lo sviluppo di condizioni complessive di contesto favorevoli all'insediamento delle imprese ed alla crescita del sistema produttivo regionale. Interpone l'attività della pubblica amministrazione con le esigenze delle aziende, riducendo i margini di discrezionalità delle stesse Pubbliche Amministrazioni, i tempi burocratici ed eliminando ogni adempimento non indispensabile

In questo contesto il SURAP potrà essere soggetto propulsore attivo del processo per la progressiva riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese in conformità a quanto previsto dalla normativa europea e dell'attivazione di programmi specifici per favorire l'attrazione degli investimenti sul territorio regionale.

Inoltre, il SURAP potrà assumere funzioni operative nelle procedure amministrative specifiche agendo in qualità di amministrazione procedente o attivando i poteri sostitutivi quando previsti, per come meglio descritto nei paragrafi a seguire.

Tra le competenze interne alla Regione, il SURAP, ai sensi della D.G.R. n. 264/2012, è la struttura di coordinamento dei dipartimenti regionali (Agricoltura, Ambiente, Lavori

Pubblici, Urbanistica, Tutela della salute) interessati ai procedimenti relativi alle attività produttive. È responsabile dei contenuti della piattaforma telematica che vengono implementati attraverso l'interlocuzione costante con i SUAP comunali, che sono i principali utilizzatori dello strumento, garantita dai Coordinamenti Territoriali provinciali e della Città Metropolitana di Reggio Calabria (SAPP, Sportello Attività Produttive Provinciale) (Fig. 5).

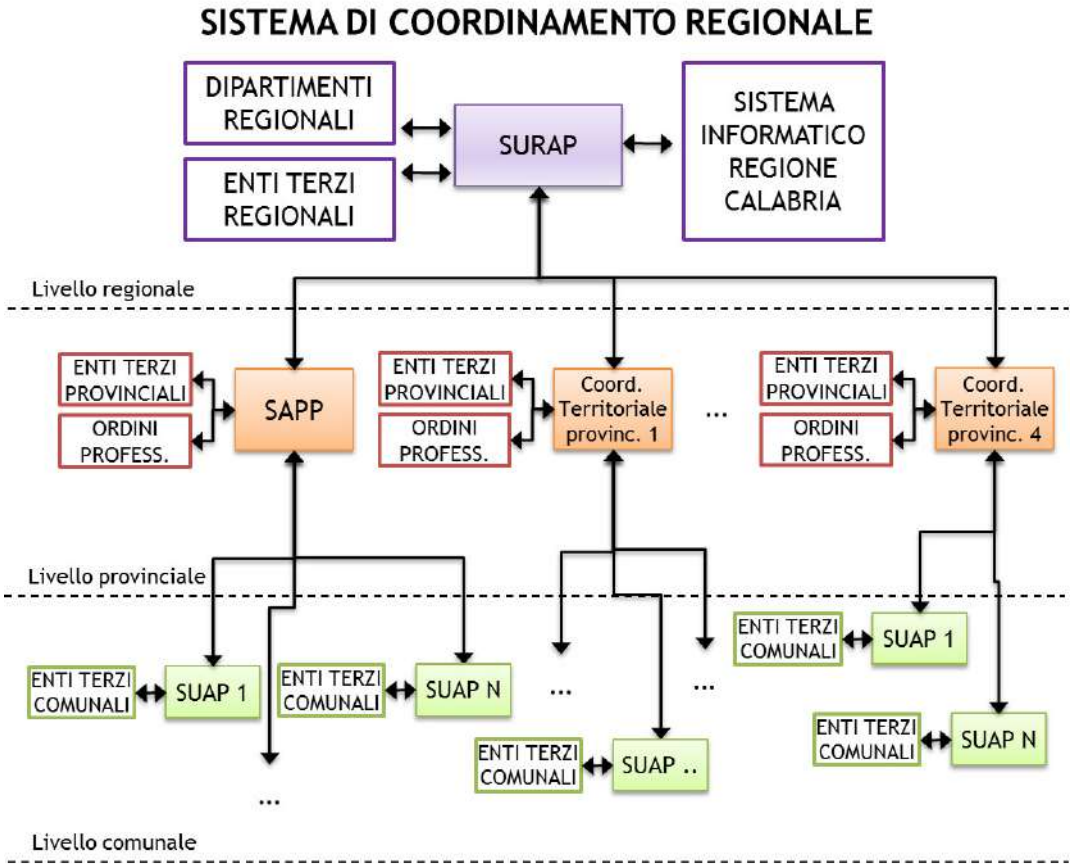


Fig. 5 – Sistema di Coordinamento Regionale

Il SURAP, infine, coordina l'attività preparatoria necessaria per l'approvazione delle deliberazioni nazionali di recepimento degli Accordi approvati dalla Conferenza unificata in tema di modulistica unificata nazionale. L'attività di raccordo regionale, su impulso della Conferenza Stato-Regioni è iniziata nel 2015 con la modulistica nazionale unificata (AUA-Autorizzazione Unica Ambientale) e da ultimo nel 2017, con gli altri moduli nazionali unificati approvati in base ai Decreti Legislativi 126 e 222 del 2016, mediante l'adeguamento dei modelli unificati alla Legislazione e normativa regionale ed il loro adattamento all'uso informatizzato nel portale CalabriaSUAP.

Di seguito si riporta un elenco delle attività e dei servizi erogati dal SURAP:

- servizio di assistenza tecnica (Help Desk) a disposizione dei SUAP, degli Enti, delle imprese e dei loro procuratori sia per fornire supporto nell'utilizzo delle funzionalità del portale che per chiarire i dubbi o fornire di informazioni sui procedimenti. Fornisce supporto ai Comuni ed alle Pubbliche Amministrazioni

per l'accreditamento del personale che operano sulla piattaforma telematica regionale;

- realizzazione di Vademecum e guide operative per l'accreditamento e il corretto utilizzo del portale lato SUAP, Uffici/Enti e Impresa/Procuratore;
- realizzazione di Vademecum e guide operative sui procedimenti amministrativi anche di specifici Enti (ASP, VVF, Soprintendenze, ecc.);
- realizzazione della Guida operativa per la gestione delle pratiche presentate dall'Agenzia per le Imprese (Confartigianato) previo accreditamento della medesima in base al D.P.R. 159/2010;
- realizzazione sessioni formative rivolte ai SUAP, agli Uffici comunali e agli Enti sia sul funzionamento del portale regionale che sui procedimenti amministrativi di interesse dei SUAP;
- realizzazione di incontri formativi/informativi con gli Ordini Professionali sulle funzionalità del portale regionale lato impresa e sulla corretta gestione die procedimenti amministrativi in fase di inserimento e gestione della pratica;
- realizzazione della infrastruttura tecnologica e successiva automazione per l'interoperabilità in cooperazione applicativa con il Sistema camerale per l'aggiornamento del REA per tutti i Comuni aderenti;
- realizzazione della modulistica in formato PDF editabile e, dal 2015, partecipazione ai tavoli nazionali per la realizzazione della modulistica nazionale unificata;
- predisposizione dei contenuti (macroprocedimenti ed endoprocedimenti) per il portale regionale per la compilazione guidata delle pratiche;
- predisposizione dei contenuti per le sezioni di informazione, di promozione territoriale oltre alla sezione "lotti" relativa alle aree PIP e ASI (ora CORAP);
- coordinamento e affiancamento ai Dipartimenti regionali interessati ai procedimenti SUAP;
- gestione del Forum.

Per effetto della non attuazione a livello nazionale dell'art. 11 comma 2 del D.P.R. n . 160/2010, il SURAP si è fatto carico dei Servizi centralizzati specialistici per l'erogazione delle sessioni di formazione ed informazione a vantaggio di Comuni, Enti pubblici, professionisti ed aziende relative all'utilizzo del portale, alla presentazione delle nuove funzionalità informatiche via via introdotte ed alla formazione sulle novità normative e procedurali in tema di attività produttive. Inoltre, il SURAP ha il compito di formulare circolari/vademecum su specifici ambiti procedimentali particolarmente strategici ed ha sviluppato idonee procedure e strumenti operativi per accogliere i Comuni e gli Enti che progressivamente aderiscono al Sistema.

1.4 Le infrastrutture immateriali del Sistema Regionale SUAP

Fanno parte del Sistema Regionale SUAP, che coinvolgono attivamente e quotidianamente le risorse umane e professionali che operano nei Comuni, nelle Province, in Regione e negli Enti di derivazione nazionale:

- i Coordinamenti provinciali SUAP, che sono stati creati con la sottoscrizione di appositi Protocolli d'intesa su base Provinciale, con i quali si sono costituiti gli organismi operativi (Comitati Tecnici, Conferenza degli Enti e dei SUAP) che contribuiscono alla implementazione dei contenuti, alla segnalazione e alla proposta di miglioramenti funzionali del portale regionale. Fungono, inoltre, da collegamento tra i diversi Enti Pubblici attivi su base provinciale e, attraverso il SURAP, consentono una sintesi a livello regionale. Ogni provincia ha costituito il SAPP (Sportello Attività Produttive Provinciale) con il compito di far funzionare il Coordinamento ed i suoi Organismi e di interfacciarsi con i SUAP del proprio territorio e con il SURAP. A fine 2015, in attuazione alla Legge Regionale 22 giugno 2015, n. 14 (riordino delle funzioni della Province) i SAPP delle Province di Catanzaro, Vibo Valentia, Cosenza e Crotone sono diventati parte integrante del SURAP attraverso il Coordinamento Territoriale provinciale, mentre è rimasto operativo il SAPP della Città Metropolitana di Reggio Calabria;
- il Centro di competenza sulla semplificazione, avviato a febbraio 2018, con la collaborazione del FormezPA, nell'ambito del progetto nazionale "Supporto all'operatività della riforma in materia di semplificazione amministrativa per le imprese e in edilizia" composto dal SURAP, dal Dipartimento Segretariato Generale - Settore Coordinamento Dipartimenti e dal Settore Legislativo. Il Centro di competenza ha il compito di supportare la Regione in ulteriori azioni di semplificazione amministrativa e di favorire l'interscambio e la collaborazione tra tutte le pubbliche amministrazioni coinvolte nei procedimenti e verso gli *stakeholder*. Il centro di competenza dovrà essere integrato in merito al ruolo che il SURAP potrebbe assumere per lo sviluppo della ZES. L'integrazione avverrà inserendo almeno il dirigente responsabile della ZES.

1.5 Il portale CalabriaSUAP

La piattaforma telematica CalabriaSUAP è fruibile nella forma di riuso gratuito per le aziende, i Comuni e gli Enti terzi direttamente sul web tramite l'applicazione erogata dal CED regionale. La centralizzazione della gestione di questo strumento a livello regionale assicura alle stesse aziende, ai Comuni ed alle altre Amministrazioni Pubbliche coinvolte nei procedimenti amministrativi relativi alle attività economiche un servizio di alto profilo, sollevandoli da ulteriori oneri di natura tecnica connessi all'installazione e alla configurazione di applicazioni in locale.

La piattaforma telematica CalabriaSUAP, che è stata avviata sulla base del riuso del

sistema telematico utilizzato dalla Regione Sardegna, si è evoluta e trasformata. Ciò è stato possibile recependo le proposte di miglioramento del sistema provenienti dagli utenti e dai funzionari coinvolti ed adattandosi al contesto normativo e socio-istituzione calabrese, oltre che alle modifiche normative che sono intervenute a livello nazionale con l'introduzione, da ultimo, delle nuove disposizioni in tema di SCIA (Segnalazione Certificata di Inizio Attività) e di modulistica unificata nazionale.
La piattaforma consente all'azienda, attraverso un'interfaccia di facile utilizzo e senza particolari rigidità informatiche, di costruire la pratica da trasmettere al SUAP comunale in base alla tipologia di attività, all'ubicazione della stessa ed ai procedimenti da attivare. Nel caso in cui vengano richieste integrazioni/completamenti della documentazione, l'azienda può integrare o sostituire direttamente i moduli ed i documenti, e il sistema tiene traccia di tutte le modifiche apportate.
La gestione del back-office da parte degli operatori dei SUAP comunali, vero punto di forza della rete regionale, consente di coinvolgere nelle verifiche e/o nelle richieste di pareri tutti gli Enti che, a vario titolo, devono intervenire nel procedimento (Fig.6). Gli Enti vengono individuati, in relazione alla tipologia di pratica ed all'iter procedurale indicato, in maniera automatica dal sistema per agevolare l'operatore SUAP comunale, il quale può comunque modificare o integrare l'elenco delle verifiche sulla base delle peculiarità della pratica stessa. Il coinvolgimento degli Enti terzi nel procedimento avviene senza trasmissione fisica della documentazione ma attraverso la concessione di autorizzazioni per la visualizzazione delle pratiche e della relativa documentazione, direttamente sull'applicativo. È possibile, inoltre, se il SUAP comunale lo ritenga necessario, convocare le conferenze dei servizi. La sezione attualmente dedicata alla conferenza dei servizi potrà essere ulteriormente sviluppata, per meglio adattarla alle novità normative sul tema e per consentire l'avvio della sperimentazione delle conferenze dei servizi online.

La piattaforma telematica consente, inoltre, l'interoperabilità in cooperazione applicativa con il sistema delle Camere di commercio per l'aggiornamento dei fascicoli d'impresa attraverso la trasmissione automatica delle pratiche da parte dei SUAP comunali al REA (Repertorio Economico Amministrativo), ciò consente di abbattere le tempistiche di gestione del procedimento amministrativo e di permettere agli operatori dei SUAP la piena aderenza del proprio operato alle norme vigenti (43 bis del D.P.R. 445/2000).

E' necessario sviluppare ulteriormente l'interfaccia sistema delle Camere di commercio al fine di attivare ulteriori semplificazioni per le imprese. Su tale punto ad oggi sembrano registrarsi rallentamenti.

Ulteriori punti di forza per l'imprenditore e per la PA sono rappresentati da:

- maggiore trasparenza nella gestione delle integrazioni documentali delle pratiche e delle istanze di collaudo;
- visualizzazione delle statistiche relative alle pratiche gestite dagli stessi SUAP comunali, principalmente basate su indicatori specifici e sulle tempistiche di gestione delle stesse;
- possibilità di attivazione del soggetto intermediario "Agenzia per le Imprese" come soggetto abilitato per la trasmissione delle pratiche al SUAP sul portale regionale, con la creazione di un apposito registro presso il SURAP.

Oltre alle funzionalità sopra descritte, nel portale è stata implementata una sezione specifica destinata all'informazione territoriale, attraverso la sezione "*Dove insediare la tua impresa*", che costituisce un nuovo servizio informativo e di orientamento di primo livello alimentato con le informazioni fornite dai Comuni, dal CORAP e coordinato dal SURAP, utile all'Imprenditore, anche estero, per ottenere informazioni sulle opportunità localizzative presso le aree attrezzate per l'insediamento delle imprese nel territorio calabrese.

I servizi specifici erogati dal portale telematico CalabriaSUAP sono:

- sezione informativa sulle procedure e sulle attività economiche guidate;
- gestione telematica di tutte le fasi di inserimento e lavorazione della pratica;
- gestione delle integrazioni documentali e della Conferenza dei Servizi;
- interoperabilità con il sistema camerale per l'aggiornamento automatico del REA (in via di sviluppo);
- sezione per le Agenzie per le imprese;
- sezioni di promozione e informazione territoriale, sezione "lotti";
- gestione di SUAP singoli e SUAP associati.

Il portale CalabriaSUAP a breve verrà traghettato verso il portale regionale CalabriaIMPRESA, nell'ambito del quale saranno implementati ulteriori servizi per le aziende, i Comuni e le Pubbliche Amministrazioni, come l'attivazione di PagoPA e del Sistema Pubblico di Identità Digitale (SPID). Inoltre, il nuovo portale sarà accessibile da ogni parte in modalità multilingue (oggi è prevista la sola lingua inglese).

Grazie al Progetto "CalabriaIMPRESA" (D.G.R. n. 304/2016) il SURAP, nell'ambito delle sue funzioni di coordinamento ed attraverso Fincalabra, ha dato attuazione ad iniziative che, nel loro insieme, perseguono l'obiettivo della semplificazione delle procedure amministrative relative all'insediamento e/o consolidamento delle attività produttive nella Regione Calabria (Fig. 7).
In tale contesto programmatico, in previsione della costituzione dell'area ZES di Gioia Tauro, e sulla base di quanto previsto dal DDL di costituzione proposto dalla Regione Calabria, la Regione ha previsto il supporto a specifici percorsi sperimentali di

semplificazione amministrativa, in particolare delle procedure complesse in grado di *contribuire al miglioramento delle condizioni di contesto favorendo l'insediamento di nuove imprese nella futura area ZES* mediante la realizzazione di *un programma di promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali*.

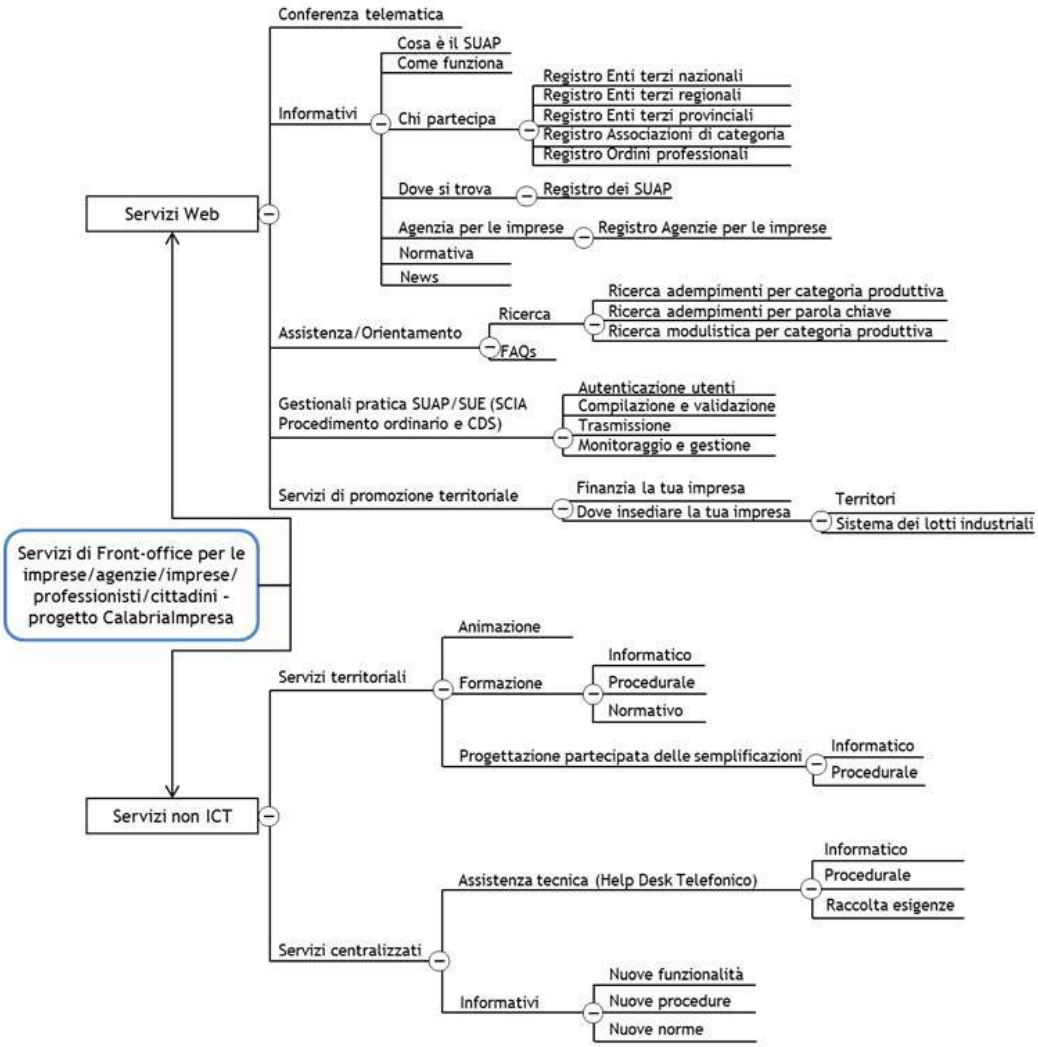


Fig. 6 – Servizi erogati dal SURAP

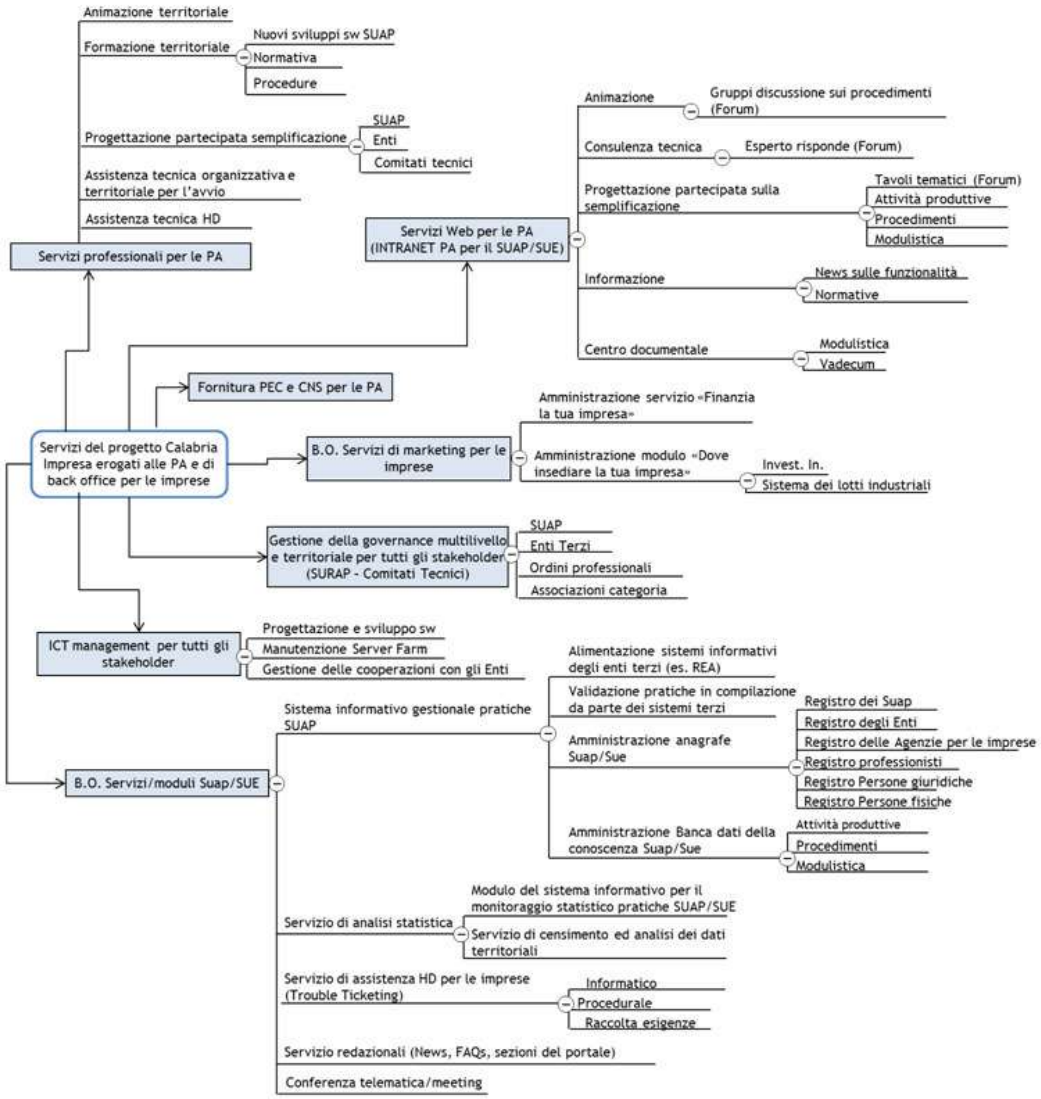


Fig. 7 – Servizi erogati alle PA e di backoffice per le imprese

1.6 I dati del portale regionale

Attraverso un'attività di supporto e aggiornamento operata a livello regionale, usufruendo di servizi amministrativi ed informativi centralizzati, i SUAP calabresi hanno raggiunto importanti risultati in termini di pratiche presentate, diventando il punto di riferimento principale per le aziende e gli aspiranti imprenditori calabresi.

Alla data del 31 gennaio 2018 sono quasi 95.000 le pratiche presentate agli uffici SUAP comunali utilizzando il portale CalabriaSUAP, al quale hanno aderito il 96,5 % dei Comuni (391 su 405), che coprono il 98% della popolazione calabrese (Fig. 8).

A tale data i funzionari pubblici dei Comuni e di altre Pubbliche amministrazioni accreditati ed operanti sulla piattaforma telematica sono oltre 2500.

Risultano configurati ed attivi in piattaforma oltre 1.276 uffici interni comunali e oltre 442 uffici di Enti terzi.

Sono oltre 60.000, infine, gli utenti registrati (titolari delle aziende, legali rappresentanti o procuratori) che hanno utilizzato il portale per la presentazione delle pratiche ai Comuni.

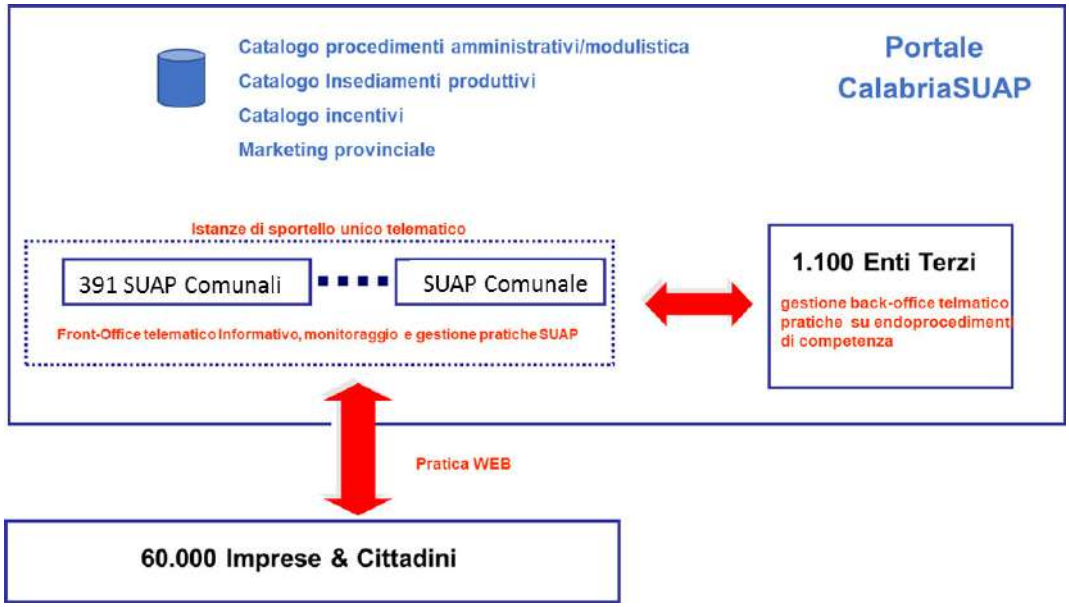


Fig. 8 – Portale regionale CalabriaSUAP

2 Attività già realizzate a Gioia Tauro

Le iniziative in atto riguardano la costituzione dello Sportello Unico Associato della Piana di Gioia Tauro, l'armonizzazione e la digitalizzazione delle procedure dell'Ente portuale con le disposizioni del D.P.R. 160/2010 e del CAD e il Marketing Territoriale.
Sono semplificazioni di processo la costituzione dello Sportello Unico Associato della Piana di Gioia Tauro (par. 2.1) ed il Marketing Territoriale (par. 2.3). È una semplificazione di procedimento la digitalizzazione delle procedure dell'Ente portuale con le disposizioni del D.P.R. 160/2010 e del CAD (par. 2.2).
Con la DGR n. 304 del 09.08.2016 la Giunta ha approvato il Progetto Strategico denominato "CalabriaImpresa.eu – Accesso unico ai servizi e agli strumenti digitali dell'Amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale". Il Progetto ha previsto tra l'altro, la realizzazione di uno Sportello SUAP Associato per la Piana di Gioia Tauro, tra i Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, che dovrà interfacciarsi con lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive intra-Porto non esclusivamente commerciali, tenuto conto del necessario coordinamento con le diverse normative di settore.

2.1 Costituzione dello Sportello Unico Associato della Piana di Gioia Tauro

Le attività e gli strumenti già implementati, in tema di sperimentazione di percorsi di semplificazione amministrativa, riguardano lo Sportello Unico Associato.
Lo Sportello Unico Associato è stato istituito il 21 ottobre 2016, dai tre Comuni dell'area della Piana di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando e Gioia Tauro. Insieme alla Regione Calabria, Assessorato allo sviluppo economico e promozione delle attività produttive, al Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive (CORAP) ed alla Città Metropolitana di Reggio Calabria (con il Servizio SAPP – Sportello Attività Produttive Provinciale), hanno sottoscritto la Convenzione per la gestione associata, ai sensi del D.P.R. n. 160/2010, dei procedimenti ricadenti nella costituenda ZES.
Tale iniziativa, promossa dal SURAP, ha anticipato di fatto alcuni degli strumenti già previsti per la costituzione della Zona Economica Speciale (ZES), di cui alla D.G.R. n. 294 del 11/8/2015, per lo sviluppo integrato dell'area, sia in termini di insediamento di imprese del comparto logistico e del manifatturiero, sia in termini di accelerazione dei procedimenti di insediamento/variazione delle imprese.
La gestione associata dello Sportello Unico per le attività produttive è stata riconosciuta come strumento sinergico mediante il quale gli Enti convenzionati assicurano l'unicità di conduzione e la semplificazione di tutte le procedure inerenti gli impianti produttivi di beni e servizi.
Lo Sportello Associato trasmette l'impulso necessario per lo sviluppo economico dell'intero territorio, con particolare riferimento all'area industriale che ricade nei

territori dei Comuni interessati dalla gestione associata.
Fornisce diverse informazioni sulle attività, quali:

- localizzazione;
- realizzazione;
- trasformazione;
- ristrutturazione;
- riconversione;
- ampliamento;
- trasferimento;
- cessazione;
- riattivazione.

Il modello organizzativo prescelto per lo Sportello Unico associato è costituito da una "struttura a rete", composto da un Coordinamento centrale che organizza il servizio, cura la fase informativa, fornisce consulenza e assistenza, affronta le problematiche più complesse e cura i rapporti con gli Enti esterni. Per rafforzare le competenze della struttura di coordinamento del SUAP associato è stato previsto che la stessa struttura si avvalga, ai sensi di quanto disposto dall'art. 23, comma 3, del D. Lgs 112/98, della struttura tecnico-organizzativa del CORAP, in particolare per le funzioni di assistenza tecnica ed amministrativa nella verifica delle pratiche presentate nell'ambito dell'area per gli insediamenti industriali in quanto ricadenti nell'area della ZES di cui alla D.G.R. n. 249/2015.

Impatto procedurale prima e dopo l'implementazione

Nella Convezione per la gestione associata del SUAP della Piana di Gioia Tauro è stata concordata l'implementazione della procedura telematica per la presentazione delle domande di "Insediamento nell'area industriale retroportuale"[2]. Il procedimento semplificato prevede la_verifica di conformità/pre-fattibilità dell'intervento, previsto dall'art. 8, comma 2 del D.P.R. 160/2010 che consente la diminuzione dei tempi per la concessione dell'autorizzazione all'insediamento da parte del CORAP regionale. La medesima procedura prevede anche il dimezzamento dei tempi del successivo procedimento amministrativo per l'autorizzazione alla realizzazione effettiva dello stesso insediamento[3].
Precedentemente all'adozione della nuova procedura, le aziende dovevano presentare la richiesta con la relativa documentazione cartacea al CORAP, acquisire eventuali pareri e/o autorizzazioni o nulla osta per conto proprio e, successivamente all'acquisizione dell'autorizzazione all'insediamento, le autorizzazioni per la realizzazione dell'intervento presso i singoli SUAP comunali.
Con la nuova procedura è stato previsto che le domande per l'insediamento all'interno

[2] Procedimento semplificato CORAP all'interno dello Sportello Unico Associato "Gioia Tauro", www.calabriasuap.it;
[3] Previsione ordinaria rispetto alle disposizioni speciali e temporali del D.P.R. n. 194/2016.

dell'area industriale (retro-porto) vengano presentate per il tramite dello Sportello Unico Associato della Piana di Gioia Tauro. Ciò comporta l'utilizzo di procedure esclusivamente telematiche e, ai sensi di quanto disposto dal D.P.R. 160/2010, l'interlocutore unico dell'azienda è rappresentato dal SUAP comunale (Fig. 9). Ricevuta l'istanza, completa della documentazione prevista disponibile sul portale regionale, il SUAP Associato coinvolge, sempre in modalità telematica, nel procedimento, per la verifica preventiva di cui all'articolo 8, comma 2 del D.P.R. 160/2010, il CORAP, che ne verifica la completezza formale. Le eventuali richieste di completamento e/o di integrazione della documentazione vanno trasmesse dal CORAP al SUAP Comunale che informerà l'azienda. La procedura per l'assegnazione dell'area si conclude nel termine di 30 gg. di cui all'articolo 8, comma 2, del D.P.R. 160/2010, con una netta diminuzione dei termini del procedimento precedentemente previsti. Successivamente alla definizione della procedura di assegnazione dell'area, che viene svolta ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del D.P.R. 160/2010, verrà avviato il procedimento per l'acquisizione dei pareri per la realizzazione dell'intervento nei termini del procedimento unico ai sensi di quanto previsto dall'articolo 7 del D.P.R. 160/2010, con il dimezzamento dei termini ordinari di conclusione del procedimento.

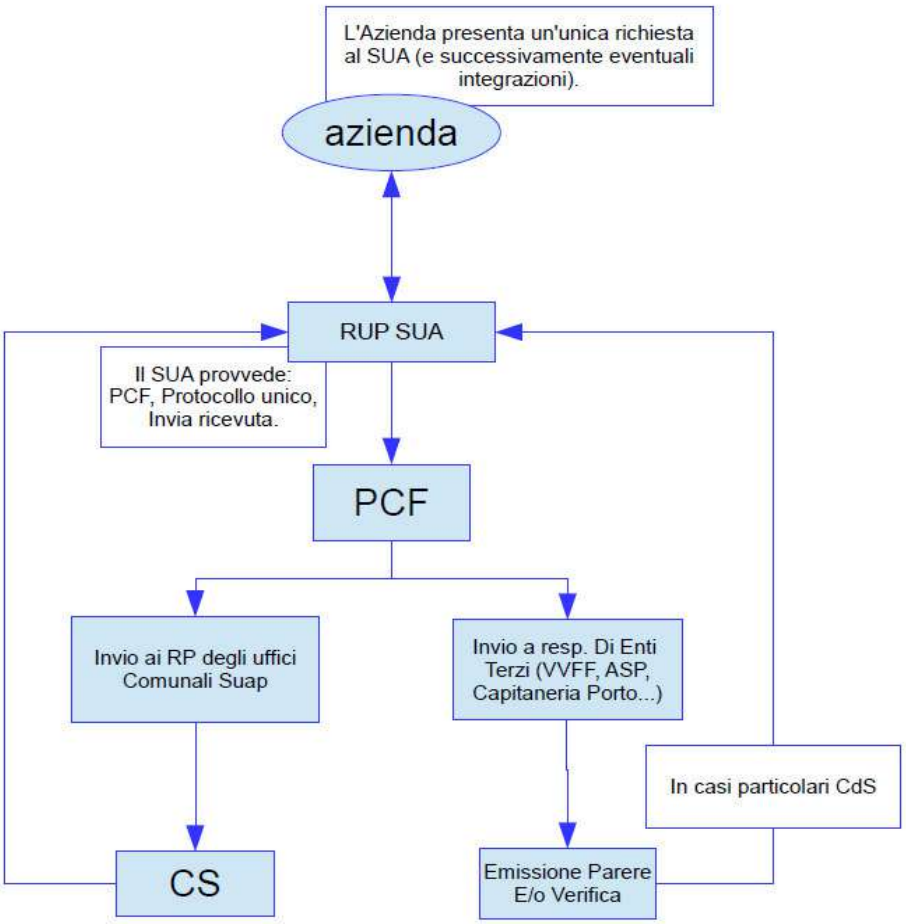


Fig. 9 – Schema di funzionamento della procedura

L'istituzione del SUAP Associato della Piana di Gioia Tauro costituisce l'avvio di un

percorso di semplificazione delle procedure amministrative che non si è esaurisce con la costituzione del SUAP Associato, ma prevede una ulteriore fase di implementazione con la costituzione di una Conferenza permanente[4] costituita dai Sindaci e dai Responsabili SUAP dei Comuni Associati, dal CORAP, dal SAPP della Città Metropolitana di Reggio Calabria, dal Settore "Sistema Gioia Tauro" della Regione Calabria. La Conferenza permanente deve essere integrata con il Dirigente responsabile della Struttura speciale della ZES. La Conferenza permanente ha funzioni di "*programmazione, cooperazione ed indirizzo sull'area della Piana di Gioia Tauro, con l'obiettivo di progettare ed implementare in maniera condivisa le attività di promozione dei territori e di attrazione di risorse finanziare ed di imprese, nonché l'esame delle problematiche concernenti la funzione di indirizzo programmatico e di controllo della gestione associata dello Sportello Unico*". La Conferenza avrà la funzione di assicurare l'interfaccia e la necessaria cooperazione tra il SUAP Associato della Piana di Gioia Tauro e lo Sportello Unico Amministrativo (SUA)[5] competente per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive intra porto non esclusivamente commerciali, e dal SURAP della Regione Calabria.

Dalla lettura coordinata degli artt. 15 bis, 16 e 18 della Legge n. 84/1994, è auspicabile che nella regolamentazione del SUA venga specificato il campo di attività allo svolgimento di funzioni amministrative di front-office per le sole attività rivolte ai "Servizi Portuali", escludendo quindi quelli riconducibili ai procedimenti di competenza del SUAP di cui agli artt. 2 e 3 del D.P.R. n. 160/2010.

La Conferenza permanente, invece, procederà alla definizione di accordi di programma o convenzioni con altri Enti, per la sperimentazione di ulteriori percorsi di semplificazione amministrativa che consentano di raggiungere l'obiettivo di diminuire gli oneri ed i tempi delle procedure amministrative a carico delle aziende che intendano insediarsi nell'area della futura ZES.

In Tab. 2 è riportato lo schema di comparazione dell'attività di semplificazione.

---

[4] Strumento già previsto nel Protocollo d'Intessa del 21 ottobre 2016 per l'istituzione dello Sportello Unico Associato

[5] Per la definizione di Sportello Unico Amministrativo si rimanda al glossario

Tab. 2 - Schema di comparazione dell'attività di semplificazione

Fasi del procedimento	**Prima della costituzione del SUAP Associato**	**Dopo la costituzione del SUAP Associato**
Reperimento delle informazioni	Esclusivamente presso il CORAP regionale o presso le ex-ASI con modalità ordinaria	Tutte le informazioni sono disponibili, in qualsiasi momento, sul portale regionale, dove è possibile reperire anche la modulistica necessaria e verificare quali siano i lotti liberi e disponibili
Presentazione dell'istanza per l'autorizzazione all'insediamento	Esclusivamente in modalità cartacea, in molteplici copie, presso la sede del CORAP o dell'ex ASI interessata	Presentazione in modalità telematica, per il tramite del portale regionale, al SUAP Associato, da qualunque parte del mondo ed in qualunque momento. Il SUAP coinvolge immediatamente nel procedimento il CORAP e, successivamente (anche su indicazione dello stesso Consorzio) gli ulteriori Enti che devono rilasciare pareri/autorizzazioni/nulla osta in relazione alla richiesta di insediamento
Acquisizione dei pareri necessari per il rilascio dell'autorizzazione	In linea di massima, l'azienda li doveva acquisire per conto proprio, presentando le istanze cartacee a ciascun Ente/interlocutore, per poi fornirle al CORAP (ex ASI)	È il SUAP Associato che acquisisce, in modalità telematica, tramite il portale regionale, tutti pareri/nullaosta/autorizzazioni necessari per l'autorizzazione all'insediamento. È sempre il SUAP associato a costituire l'interlocutore unico dell'azienda per eventuali richieste e le trasmissioni di integrazioni documentali, con una netta semplificazione delle relazioni azienda/PA a vantaggio dell'azienda.
Autorizzazione all'insediamento	Termini del procedimento che si dilungavano oltre i 90 gg	È previsto che il procedimento per la verifica dei requisiti per l'insediamento si concluda in 30 gg.
Autorizzazione per la realizzazione dell'intervento successivamente al rilascio dell'autorizzazione all'insediamento	L'azienda doveva ripresentare tutta la documentazione e gli elaborati per acquisire le autorizzazioni necessarie per la realizzazione dell'intervento oggetto dell'insediamento ed acquisire in maniera autonoma o per il tramite del SUAP singolo tutti i pareri. I termini del procedimento. autorizzatorio erano quelli ordinari	L'azienda presenta la richiesta di autorizzazione alla realizzazione dell'intervento oggetto dell'insediamento allo Sportello Unico Associato facendo riferimento al procedimento di verifica preventiva già concluso. In questo caso i termini per l'acquisizione dei pareri ed il rilascio del provvedimento unico finale di cui all'articolo 7 del D.P.R. 160/2010 sono dimezzati, essendo le PA già a conoscenza dell'intervento e sulla base delle disposizioni dell'articolo 8 del D.P.R. 160/2010.

2.2 Armonizzazione e digitalizzazione delle procedure dell'Ente portuale AP (AdSP) con le disposizioni del D.P.R. 160/2010 e del CAD

Nell'ambito della sperimentazione di percorsi di semplificazione amministrativa, a vantaggio delle imprese da insediare nella futura area ZES, è stato avviato dal SURAP regionale in collaborazione con l'Autorità Portuale di Gioia Tauro (AdSP-GT) il percorso di armonizzazione e digitalizzazione delle procedure dell'Ente portuale con le disposizioni del D.P.R. 160/2010 e del CAD.

Tale attività ha già consentito il raggiungimento di un primo risultato con la configurazione del procedimento complesso per il rilascio della concessione demaniale in area portuale, come procedura telematica nell'ambito del portale regionale CalabriaSUAP, a partire dal 18 dicembre 2017.

La configurazione telematica di questo procedimento complesso consente l'inserimento e la gestione telematica delle istanze per l'avvio di attività imprenditoriali, con richiesta di concessione demaniale, per le aree portuali di competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e, in particolare, per l'area portuale della Piana di Gioia Tauro.

Prevede altresì che sia l'ufficio comunale SUAP, su indicazione dell'Autorità portuale, a coinvolgere i vari Enti competenti in merito a pareri, nullaosta ed autorizzazioni da acquisire per il rilascio della concessione demaniale attraverso la convocazione di una conferenza dei servizi, sulla base delle vigenti previsioni normative, effettuata attraverso l'apposita sezione del portale CalabriaSUAP.

La procedura è estensibile a tutti gli altri porti regionali attraverso il portale "CalabriaSUAP".

Impatto procedurale prima e dopo l'implementazione

Il procedimento viene gestito, in maniera totalmente dematerializzata, grazie alla stretta collaborazione interistituzionale avviata tra il SUAP Associato della Piana di Gioia Tauro e la stessa Autorità portuale e l'attività di coordinamento garantita dal SURAP regionale. Tale risultato costituisce, comunque, soltanto un punto di partenza, in quanto è già stato previsto di procedere alla configurazione sul portale regionale di tutti gli ulteriori procedimenti amministrativi relativi alle attività produttive che fanno capo alla stessa Autorità portuale di Gioia Tauro, anche con riferimento a procedimenti di minore complessità.

Con la configurazione del procedimento di rilascio della "concessione demaniale in area portuale"[6] e l'inserimento dell'Autorità portuale tra gli Enti aderenti al Sistema informativo regionale coordinato dal SURAP, tutti gli Enti presenti nella area ZES-GT, risultano attivi ed operanti nella rete regionale, contribuendo al progressivo raggiungimento dell'obiettivo della semplificazione amministrativa, che consente all'utente un considerevole risparmio in termini di tempo e risorse.

Precedentemente alla configurazione telematica del procedimento di insediamento

[6] Art. 5 Codice della Navigazione

dell'attività imprenditoriale con rilascio della concessione demaniale, l'azienda doveva rivolgersi direttamente ed esclusivamente all'Autorità portuale. Dapprima per acquisire le informazioni e la modulistica necessaria per la presentazione dell'istanza per il rilascio della concessione demaniale, poi, sulla base delle informazioni acquisite, l'azienda doveva presentare in molteplici copie cartacee il progetto e la documentazione richiesta. Nel corso della procedura doveva acquisire, in maniera autonoma, rivolgendosi direttamente a ciascun Ente competente, le autorizzazioni ed i nullaosta propedeutici al rilascio della concessione demaniale. I termini del procedimento amministrativo in questo caso non erano preventivabili, lasciando l'azienda nell'incertezza assoluta relativamente ai tempi di definizione del procedimento.

La configurazione telematica del procedimento ha permesso l'inserimento dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e degli ulteriori Enti coinvolti nel procedimento complesso di rilascio della concessione demaniale nella rete di attori pubblici operante sul portale regionale CalabriaSUAP. L'azienda che intenda localizzare un'attività imprenditoriale nell'area portuale e chiedere il rilascio della relativa concessione demaniale ha un unico interlocutore, costituito dal SUAP Associato della Piana di Gioia Tauro. A tal fine, presenta tutta la documentazione in un'unica soluzione ed in formato telematico e per il tramite del SUAP associato, ottiene tutti i pareri e le autorizzazioni connesse alla concessione demaniale nei tempi previsti dalla normativa vigente.

Inoltre, attraverso la piattaforma, nella sezione di marketing territoriale dedicata all'area portuale, l'azienda ha la possibilità di acquisire tutte le informazioni sul procedimento relativamente agli insediamenti consentiti. Può ottenere, altresì, le informazioni amministrative necessarie per la preparazione e l'inserimento della pratica nella sezione dedicata del portale, che consente di avviare una ricerca dei procedimenti amministrativi configurati per settore di attività.

Per guidare la predisposizione della pratica e della relativa documentazione è stato redatto un *Vademecum*[7] informativo.

In Tab. 3 è riportato lo schema di comparazione dell'attività di semplificazione.

[7] Vademecum per la gestione Procedimento "Concessione in area Portuale", www.calabriasuap.it

Tab. 3 - Schema di comparazione dell'attività di semplificazione

Fasi del procedimento	Prima della configurazione telematica del procedimento complesso	Dopo la configurazione telematica del procedimento complesso
Reperimento delle informazioni	Esclusivamente presso l'Autorità portuale di Gioia Tauro con modalità ordinaria, attraverso riunioni fisiche o colloqui telefonici	Tutte le informazioni sono disponibili, in qualsiasi momento, sul portale regionale, dove è possibile reperire anche la modulistica necessaria e verificare quali siano i lotti liberi e disponibili, oltre alle informazioni dettagliate sulla documentazione da allegare alla pratica.
Presentazione dell'istanza per l'insediamento imprenditoriale in area portuale, con richiesta di concessione demaniale	Esclusivamente in modalità cartacea, in molteplici copie, presso la sede del dell'Autorità portuale	Presentazione in modalità telematica, per il tramite del portale regionale, al SUAP Associato, da qualunque parte del mondo ed in qualunque momento. Il SUAP coinvolge immediatamente nel procedimento l'Autorità portuale e, successivamente (anche su indicazione della stessa Autorità portuale) gli ulteriori Enti che devono rilasciare pareri/autorizzazioni/nulla osta in relazione alla richiesta di localizzazione dell'attività produttiva in area portuale con richiesta di concessione demaniale
Acquisizione dei pareri necessari per il rilascio della concessione demaniale	L'azienda doveva acquisire, in maniera autonoma e per conto proprio, tutti i pareri necessari per il rilascio della concessione demaniale, presentando le istanze cartacee a ciascun Ente/interlocutore, per poi fornirle all'Autorità portuale al momento della richiesta di rilascio della concessione demaniale.	È il SUAP Associato che acquisisce, in modalità telematica, tramite il portale regionale, tutti pareri/nullaosta/autorizzazioni necessari per l'autorizzazione all'insediamento. È sempre il SUAP associato a costituire l'interlocutore unico dell'azienda per eventuali richieste e le trasmissioni di integrazioni documentali, con una netta semplificazione delle relazioni azienda/PA a vantaggio dell'azienda.

2.3 Presentazione Territoriale

Accanto alla sperimentazione di percorsi di semplificazione amministrativa, il SURAP regionale ha avviato, inoltre, un Servizio on line *per la promozione sistematica della futura area ZES diretto verso i potenziali investitori internazionali.*

Le indicazioni di marketing sono fruibili all'interno del portale www.calabriasuap.it., sezione SERVIZI, nella pagina "*Dove insediare la tua impresa*", nell'approfondimento dedicato all'area industriale della Piana di Gioia Tauro.

Le descrizioni consentono di migliorare qualità e completezza delle informazioni sull'intera area industriale di Gioia Tauro e della città metropolitana cui afferisce, in termini infrastrutturali e di servizio, di opportunità produttive ed economiche, di

possibilità insediative che il territorio calabrese offre, nonché degli Enti che la gestiscono (Autorità portuale e CORAP) e dei servizi descritti in altri paragrafi del presente documento.

Le descrizioni sono organizzate in due aree:

- Promozione territoriale;
- Sistema informativo dei lotti.

I contenuti mettono a disposizione informazioni che possono essere utili agli imprenditori per valutare l'opportunità di allocare nell'area ZES l'attività, con approfondimenti relativi a:

- contesto produttivo;
- territorio e ambiente;
- sistema dei trasporti;
- cultura ed eventi.

Ogni approfondimento, oltre a dare indicazione puntuali circa soggetti ed attività presenti, fornisce riferimenti per l'attivazione di contatti diretti.

In particolare, la funzione "ricerca lotti" consente di acquisire online le informazioni relative alla stato dei lotti destinati ad insediamenti produttivi, tramite rappresentazione grafica e/o formato elenco all'interno del portale www.calabriasuap.it.

Tali informazioni vengono aggiornate periodicamente, in relazione ai cambi di stato derivanti da nuovi insediamenti o dismissioni di attività esistenti.

Le informazioni sopra descritte sono disponibili anche con versione in lingua inglese.

Impatto procedurale prima e dopo l'implementazione

Allo stato attuale, con particolare riguardo alla futura Area ZES, risulta mappata l'intera area retro portuale di Gioia Tauro di competenza CORAP (1^-2^- 3^ zona industriale), sia per quanto riguarda i lotti disponibili (referente, superficie, costo d'acquisizione/locazione, dotazione infrastrutturale, distanze dai principali nodi di comunicazione) che per i lotti occupati (superficie, tipologia di attività insediata, dotazione infrastrutturale).

Nel mese di novembre 2017 è stata integrata, all'interno del portale, la posizione relativa all'area di pertinenza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro ed è in corso l'acquisizione delle informazioni relative ai lotti per attività produttive in essa presenti, che consentirà di disporre della mappatura dell'intera area ZES dell'area di Gioia Tauro. Tale servizio è attivo anche sulle altre aree CORAP (compresa quella di Lamezia Terme).

Accedendo al portale www.calabriasuap.it il potenziale utente/investitore ha la possibilità di verificare on line[8] la disponibilità di aree rispondenti alle proprie necessità insediative, in termini di superficie, costo, infrastrutture presenti, tipologia

[8] Presentazione della funzionalità "ricerca e lotti", www.calabriasuap.it

delle aziende già insediate nell'area ZES, venendo anche a conoscenza del nominativo del referente cui rivolgersi.

Tale procedura online sostituisce la precedente fase di contatto iniziale in cui le aziende, nel corso di incontri richiesti e realizzati nelle sedi degli enti gestori delle aree ZES (CORAP e Autorità Portuale) assumevano le informazioni circa la disponibilità di lotti. Il contatto diretto viene ora avviato successivamente all'acquisizione delle informazioni relative ai lotti, ed entra nel merito di opzioni insediative già verificate.

3 Attività da realizzare nella ZES

Le attività da realizzare sono lo Sportello Informativo, le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate e ulteriori misure che riguardano i procedimenti relativi ad alcune attività economiche. Per le due misure principali sono state già avviate tutte le attività prototipali.
Sono semplificazioni di processo la costituzione dello Sportello Informativo (par. 3.1) e la realizzazione delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (par. 3.2). Le ulteriori misure possono essere semplificazioni di processo, di procedimento e di termini (par. 3.3).

3.1 Sportello Informativo

Le attività e gli strumenti in corso di implementazione e da implementare, in tema di sperimentazione di percorsi di semplificazione amministrativa, riguardano anche lo Sportello Informativo.
Con l'obiettivo di fornire un ulteriore supporto ai soggetti produttivi interessati ad insediarsi nell'area industriale di Gioia Tauro, a valere sul Progetto strategico di cui alla DGR n. 304/2016 "CalabriaImpresa.eu", è in corso di progettazione uno Sportello informativo virtuale. Il servizio, dedicato alla futura area ZES, potrà rispondere ad un ampio ventaglio di esigenze, fornendo consulenze dirette agli imprenditori, supportando l'operatività della Conferenza dei Servizi, svolgendo attività connesse alla promozione/sostegno dell'area ZES.
Lo Sportello Informativo costituirà un momento di raccordo tra Soggetti che, a vario titolo, operano in questo territorio, e sarà il canale di accesso in modo semplificato ad un'informativa completa su agevolazioni/facilitazioni/opportunità relativi all'area di Gioia Tauro, così costituendo una delle azioni a supporto della semplificazione operativa finalizzata anche alla piena attuazione del nuovo modello previsto per lo Sportello Unico Associato.
Lo Sportello Informativo sarà accessibile in maniera virtuale/on line dalla sezione dedicata "WebZes" del portale CalabriaImpresa/CalabriaSuap e, strutturato in formato almeno bilingue, consentirà di rispondere ad una domanda imprenditoriale internazionale.
Dalla sezione WebZes, pertanto, sarà possibile accedere ad informazioni di base, logistiche ed amministrative, per quanti siano interessati ad un insediamento nell'area ZES, offrendo anche informazioni su vantaggi e opportunità disponibili.
Si prevede anche l'apertura di un presidio, interno all'area portuale, la cui esatta ubicazione verrà definita secondo le indicazioni dei Soggetti istituzionali presenti nell'area, che darà sostanza allo Sportello informativo. Esso sarà sede della Conferenza dei Servizi, oltre che luogo di riferimento per scambi/incontri, e verrà garantito da

risorse di Fincalabra.

Analisi della proposta

Lo Sportello Informativo metterà a disposizione di attività economiche già operative nell'area e di quelle potenzialmente interessate ad insediarsi, dati e informazioni su opportunità e facilitazioni per le imprese, al fine di attrarre nuovi soggetti imprenditoriali, nazionali ed esteri, rafforzare il tessuto economico, consolidare e snellire il rapporto tra tutti i Soggetti, istituzionali e non, che operano nell'area di Gioia Tauro.

Obiettivo primario dello Sportello Informativo è dunque racchiudere in un unico punto le informazioni ed i servizi per favorire il processo di insediamento/rafforzamento di attività economiche e attrarre investimenti, grazie ad una infrastrutturazione del territorio tesa a produrre conoscenza di procedure, adempimenti, opportunità, iniziative e servizi, altrimenti disponibili per il tramite di più soggetti tra di loro non comunicanti.

Anche queste attività dovranno essere coordinate con il SUA dell'Autorità Portuale.

Di seguito si riportano, a titolo di esempio, le informazioni e le attività che saranno disponibili e svolte dall'unico Sportello Informativo:

A) SUPPORTO INFORMATIVO E DI MARKETING

- legislazione relativa alla creazione e il consolidamento di imprese: guida ai siti istituzionali e regionale e nazionali relativi a incentivi;
- incentivi per imprese allocate nell'area anche nell'ottica della ZES;
- guida ai servizi dedicati, per l'individuazione di aree per l'insediamento di imprese (http://www.calabriasuap.it/marketing/lotti/ricerca), in collaborazione con gli enti firmatari della convenzione per l'istituzione dello Sportello associato;
- mappatura di servizi alle imprese presenti nell'area;
- mappatura delle tipologie d'impresa insediate nell'area.

B) ACCOMPAGNAMENTO ALLE IMPRESE

- illustrazione delle procedure per l'insediamento nell'area, in collaborazione con gli operatori del SUAP Associato;
- guida ai servizi dedicati, per la presentazione di richieste di insediamento (http://servizi.calabriasuap.it/cittadino/infoAvvioPratica.htm), in collaborazione con gli operatori del SUAP Associato;
- attivazione di contatti con Centri di Ricerca Universitari e Poli Tecnologici;
- help desk.

C) COORDINAMENTO DI INTERVENTI ED INIZIATIVE

- incontri tecnici di verifica, approfondimento e studio per la progressiva piena attuazione della semplificazione procedurale in area ZES;
- incontri della Conferenza di Servizi;

- incontri informativi/confronto/approfondimento con Enti, Associazioni di Categoria e Associazioni Datoriali, Imprenditori.

3.2 APEA

La Regione Calabria, attraverso la struttura regionale denominata SURAP e nell'Area Portuale di Gioia Tauro, può espletare utilmente e legittimamente funzioni amministrative/ gestionali, relativamente ad un'attività di coordinamento degli insediamenti ed attività produttive, (nel solo alveo di quelle previste dal D.P.R. 160/2010 ed escluse quelle prettamente portuali ad es. attracco di mezzi). In particolare, per gli interventi di innovazione insediativa, di esclusiva competenza regionale come l'APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) che consentono di realizzare ambienti competitivi per le imprese del manifatturiero o per procedimenti di autorizzazione all'insediamento la cui competenza è strettamente regionale.
Per tale funzione la Regione può incidere sulla ZES, in termini decisivi sull'innovazione e sulla competitività, caratterizzando l'area della Zona Economica Speciale attraverso l'istituzione dell'APEA all'interno delle aree industriali che ricadono nel perimetro della Zona stessa e/o estendendo i benefici e il sistema di qualificazione/certificazione anche alle imprese insediate nelle aree di competenza portuale.
APEA è l'acronimo di Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata ed è un istituto introdotto nel panorama legislativo italiano dall'art. 26 del D. Lgs. n. 112/98 (c.d. Decreto Bassanini) per definire un'area/agglomerato produttivo *"dotata delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente"*.
Il citato decreto ha demandato alle Regioni ed alle province autonome la disciplina della materia a livello locale con particolare riferimento alle *"forme di gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi"* da parte di un Ente Gestore appositamente individuato.
La Legge Regionale n. 38/2001 è lo strumento normativo attraverso cui la Regione Calabria ha dato applicazione al D. Lgs. n. 112/1998. In particolare, l'articolo 21 della citata legge regionale attribuisce al CORAP che, ai sensi e per gli effetti della L.R. n. 24/2013, ha accorpato i 5 Consorzi ASI provinciali) la funzione di definire e regolamentare il modello APEA da applicare sul territorio regionale.
L'istituzione del CORAP, quale attore unitario della politica industriale economica regionale, consente di ampliare la portata dell'intervento pubblico sui fattori di contesto infrastrutturale, di natura materiale ed immateriale, per determinare un modello insediativo unitario ed omogeneo capace di contribuire alla competitività del sistema economico ed imprenditoriale territoriale.
L'evoluzione normativa e tecnologica consente, oggi, di tracciare un orientamento del modello APEA per le aree produttive regionali finalizzate alla promozione ed allo sviluppo di attività industriali, a qualsiasi scala dimensionale e comparto produttivo.

Ciò a patto che i processi siano gestiti all'interno di un sistema territoriale complessivo, in modo da garantire una qualità ambientale, nell'insieme, elevata, unitamente al sostegno, consolidamento e miglioramento della competitività del sistema produttivo regionale e locale, in una prospettiva di sviluppo sostenibile.
Tale orientamento si focalizza su una precisa prospettiva di sostenibilità, anche coincidente con le finalità della ZES, quella della competitività delle imprese, delle loro aggregazioni e dei territori che le accolgono.
L'APEA si caratterizza per la presenza di infrastrutture e servizi comuni gestiti unitariamente secondo modalità tali da consentire prestazioni ambientali superiori rispetto alla somma dei benefici ottenibili dalla ottimizzazione del processo produttivo di ciascuna impresa. Questa nuova prospettiva, attraverso l'attivazione dei vantaggi tipici dei sistemi territoriali di imprese (cluster) consente di coniugare la sostenibilità dello sviluppo produttivo con la possibilità di migliorare la competitività delle imprese.
La logica, mutuata dall'osservazione di numerosi casi concreti a livello nazionale ed europeo e secondo gli indirizzi comunitari in materia di "*Green Economy*", è che spostando l'obiettivo delle politiche pubbliche di tutela ambientale dal singolo sito produttivo al contesto territoriale che lo accoglie, agglomerato o area industriale, si riesca ad ottenere il duplice risultato di essere al tempo stesso più efficaci (maggiori prestazioni ambientali) e più efficienti (vantaggi economici). Di fatto, le APEA rappresentano uno strumento normativo e di programmazione economica a disposizione dei soggetti pubblici per meglio orientare la pianificazione territoriale e, nel contempo, assicurare alla imprese che scelgono di insediarvisi un contesto regolato, sostenibile e competitivo.

Analisi della proposta

La Regione Calabria ha individuato normativamente il perimetro. Il soggetto (oggi il CORAP) autorizzato e delegato a definire il modello APEA ed a regolamentarlo all'interno del contesto territoriale per l'insediamento delle imprese (agglomerati/aree industriali di competenza del CORAP o aree PIP comunali/sovracomunali), dovrà proporre una regolazione in materia e definire l'APEA applicabile al sistema economico/territoriale regionale.
In ragione di ciò, il CORAP dovrà procedere alla esecuzione di quanto disposto e disciplinato dall'art. 21 della L.R. n. 38/2001, previa definizione di un indirizzo regionale che permetta di inquadrare l'APEA all'interno della proposta ZES ed all'interno del territorio extra ZES.
Secondo le diverse esperienze regionali i soggetti costituenti l'APEA sono i soggetti giuridici, pubblici e privati, che aderiscono e partecipano in maniera stabile alle attività e alle iniziative promosse, sottoscrivendo il regolamento e formalizzando l'atto di adesione. Nel caso dell'APEA, collocabile all'interno della ZES, sicuramente sono di diritto includibili tra i soggetti costituenti il Comune o i Comuni dei territori coinvolti, il CORAP, nel cui ambito territoriale di competenza *ex lege* sono localizzate le APEA, la

Città metropolitana.

Di norma, le fasi per il riconoscimento di un'APEA Regionale sono: Inquadramento territoriale e definizione del modello di APEA (in termini economici, produttivi e tecnologici); Predisposizione, verifica e approvazione del Regolamento; Condivisione del modello e della regolamentazione con le imprese; Perfezionamento dell'adesione da parte dei soggetti costituenti.

L'architettura istitutiva, regolativa ed operativa dell'APEA, con l'intento di condividere le finalità strategiche ed economiche dell'APEA e della ZES in termini di favorire lo sviluppo delle attività produttive maggiormente eco-efficienti ed eco-innovative e, più in generale, il perseguimento delle finalità di cui sopra, dovrà definire il quadro delle forme di semplificazione amministrativa per le imprese operanti all'interno delle APEA.

In particolare, le forme di semplificazione amministrativa potranno essere definite, in conformità alla vigente normativa europea e statale di riferimento, relativamente a:

1. procedimenti autorizzativi;
2. unificazione delle autorizzazioni;
3. procedure per il rilascio ed il rinnovo dell'autorizzazione unica ambientale e dell'autorizzazione integrata ambientale;
4. semplificazione nella valutazione dei progetti;
5. limiti e scadenze previsti nelle autorizzazioni;
6. modalità e frequenze dei controlli periodici da parte delle Autorità Competenti.

Appare evidente che gli ambiti di rimodulazione dei procedimenti, i diversi livelli e competenze in cui si articola il sistema delle autorizzazioni/concessioni all'interno di un contesto nuovo come la ZES ed all'interno della quale si innestano sia istituti giuridici definiti, ma non attuati (es. l'APEA), sia processi contestuali di programmazione economica e pianificazione territoriale (es. artt. 15 e 22 della L.R. n. 19/2016) richiedono la formalizzazione di livelli di *governance* connessi e condivisi.

Fatto salvo che il D.L. n. 91/2017 ed il successivo DPCM individuano il Comitato d'indirizzo quale soggetto attuatore del Piano strategico di sviluppo della ZES, appare opportuno individuare un soggetto che si colloca in linea rispetto al suddetto Comitato e che provveda ad analizzare ed armonizzare l'intera architettura dei procedimenti amministrativi che concorrono alle diverse scale di competenze autorizzative/concessorie con la finalità di conseguire l'obiettivo della semplificazione amministrativa, dell'innovazione e della regolamentazione ordinata per favorire l'insediamento delle imprese.

Tale ipotesi potrebbe essere conseguita attraverso la proposizione e l'utilizzo della "Conferenza permanente"[9] inclusa nello Sportello Unico Associato, tra tutti i soggetti che concorrono alla gestione dei processi e procedimenti coinvolti nella definizione e nella gestione del processo di programmazione della ZES e che opera all'interno del quadro normativo definito dal D.P.R. 160/2010 e dal D.P.R. 194/2016.

---

[9] Prevista nella Convenzione del 21/10/2016 per l'istituzione dello Sportello Unico Associato

3.3 Ulteriori misure di semplificazione amministrativa che la Regione Calabria può attivare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES

Tenendo conto di quanto già realizzato in tema di adozione di misure di semplificazione sul territorio regionale, la Regione Calabria, con l'obiettivo di sperimentare ulteriori e specifici percorsi di semplificazione amministrativa a vantaggio delle aziende che si andranno ad insediare nell'area ZES, può attivare una serie di misure di semplificazione e di riduzione degli oneri amministrativi a carico delle aziende, che potranno essere implementate tramite strumenti operativi diversificati: da circolari dirigenziali per modificare la struttura organizzativa interna al fine di renderla maggiormente efficiente e performante nei tempi e nelle modalità di interlocuzione che derivano dalla gestione dei procedimenti amministrativi relativi alle attività produttive, all'approvazione, da parte della Giunta regionale, di regolamenti specifici, che possono restituire i precedenti, contribuendo allo snellimento complessivo del corpus regolatorio e che andranno a definire con norme esecutive, sulla base degli spazi presenti nelle disposizioni legislative nazionali o regionali già approvate, ulteriori livelli di semplificazione amministrativa, fino ad arrivare alla redazione di un apposito dispositivo legislativo che includa tutte le misure di semplificazione identificate a livello strategico per abbattere gli oneri amministrativi a carico delle aziende dell'area ZES.

Nei paragrafi successivi è riportata la descrizione nel dettaglio delle misure che possono essere adottate e che, secondo la struttura del D.P.R. n. 160/2010 *Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive,* implicano:

- semplificazione del processo;
- semplificazione del procedimento;
- semplificazione dei termini.

In particolare, sono misure di:

- semplificazione del processo
    - Individuazione del rappresentante unico regionale per le conferenze dei servizi (par. 3.3.1);
    - Individuazione dello Sportello Unico ai fini della "concentrazione amministrativa (par. 3.3.2);
    - Previsione dei Poteri sostitutivi della Regione attraverso il SURAP, nei confronti del SUAP inadempienti (par. 3.3.3);
    - Individuazione di Aree a particolare interesse regionale ai sensi del D. Lgs 112/98 (par. 3.33.4);
    - Individuazione delle Autorità competenti per il rilascio delle Autorizzazioni Uniche Ambientali e riorganizzare del relativo flusso procedurale (par. 3.3.6);
    - Predisposizione accordi ex art. 15 Legge 241/1990 per disciplinare lo

svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune con gli enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZES (par. 3.3.12)
    - Predisposizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volte a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali (par. 3.3.13)
    - Intervento proposto a livello nazionale: proposta di modifiche al D.P.R. 12 settembre 2017, n. 194 ("Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi, a norma dell'articolo 4 della legge 7 agosto 2015, n. 124") al fine di rendere detto regolamento funzionale alle ZES (par. 3.3.14).
- semplificazione del procedimento
    - Riorganizzazione del flusso procedurale per il rilascio delle autorizzazioni simiche (par. 3.3.7);
    - Riorganizzazione del flusso procedurale per le approvazioni di progetti in variante agli strumenti urbanistici (par. 3.3.8);
    - Razionalizzazione del flusso procedurale per le autorizzazioni paesaggistiche (par. 3.3.9);
    - Semplificazione del procedimento e riduzione dei termini per il rilascio delle autorizzazioni all'insediamento nelle aree industriali (par. 3.3.10);
    - Riduzione degli oneri istruttori richiesti nell'ambito dei procedimenti amministrativi limitatamente alle aree ZES (par. 3.3.11).
- semplificazione dei termini
    - Riduzione dei termini dei procedimenti amministrativi afferenti i titoli abilitativi edilizi (par. 3.3.5);
    - Semplificazione del procedimento e riduzione dei termini per il rilascio delle autorizzazioni all'insediamento nelle aree industriali (par. 3.3.10).

Le semplificazioni del processo possono essere trasversali su più procedimenti. Le altre semplificazioni possono riguardare i procedimenti e/o i termini.
La Tab. 4 riporta l'elenco dei procedimenti che possono essere oggetto di semplificazione. Le semplificazioni possono richiedere un intervento da parte di:

- Stato, con una legge;
- Regione, con un regolamento o con una legge;
- Enti locali, con accordi, convenzioni, ecc.

La stessa semplificazione può richiedere sia un intervento della Regione che un intervento dello Stato in base alla normativa vigente.

Tab. 4 – Procedimenti oggetto di semplificazione

ID	Procedimenti	Stato	Regione	
			Legge	Regolamento
1.	Permesso di costruire		x	x
2.	SCIA edilizia alternativa al permesso di costruire		x	x
3.	Autorizzazione paesaggistica	x		x
4.	CILA - Comunicazione Inizio Lavori Asseverata		x	
5.	Idoneità struttura (Autorizzazione sismica)		x	x
6.	SCIA edilizia		x	
7.	AUA – Autorizzazione allo scarico fuori pubblica fognatura provinciale			x
8.	AUA – Autorizzazione allo scarico in pubblica fognatura comunale			x
9.	AUA - Autorizzazione emissione in atmosfera – regionale			x
10.	AUA - Verifica impatto acustico			x
11.	Verifica compatibilità Urbanistica e destinazione d'uso dei locali		x	
12.	Autorizzazione Agenzia Dogane (art.19 D.lgs. 374/90)	x		
13.	Concessione demaniale di competenza dell'Autorità portuale		x	
14.	Parere Provveditorato interregionale per la Sicilia e la Calabria	x		
15.	Parere Soprintendenza per Autorizzazione paesaggistica in conferenza dei servizi	x		
16.	Notifica Impianto Produttivo			
17.	Parere regionale per i progetti in variante allo strumento urbanistico ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 160/2010		x	
18.	Autorizzazione all'insediamento			x
19.	Parere regionale per le attività estrattive di ricerca e coltivazione di cava			x
20.	Parere Autorità di Bacino Regionale			x
21.	Conferenza dei servizi sincrona			x

3.3.1 Individuazione del rappresentante unico regionale per le conferenze dei servizi

Al fine di adempiere agli obblighi che derivano dalle modifiche recentemente introdotte allo strumento della conferenza dei servizi (art. 14 e seguenti della Legge 7 agosto 1990, n. 241), la Regione Calabria, tramite l'approvazione di un regolamento specifico,potrà definire le modalità di individuazione e designazione del rappresentante unico regionale (ovvero il soggetto abilitato ad esprimere definitivamente, in modo univoco e vincolante, la posizione di tutti gli uffici regionali e/o di tutte le amministrazioni riconducibili allo stesso livello territoriale di governo regionale nelle conferenze di servizi decisorie in forma simultanea e in modalità sincrona indette da un ufficio o ente regionale o a cui essi siano convocati), l'elenco delle amministrazioni riconducibili alla Regione la cui posizione è espressa dal rappresentante unico e le modalità di svolgimento della conferenza di servizi interna, finalizzata alla definizione della posizione unica degli uffici ed enti regionali da riportare, ad opera del rappresentante unico, nelle conferenze di servizi decisorie in forma simultanea e in

modalità sincrona indette da uffici o enti regionali o a cui essi siano convocati.
In considerazione della peculiarità dell'area ZES, potrebbe essere previsto che siano conferite al SURAP, in quanto individuata quale struttura amministrativa specifica deputata all'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES, le funzioni di rappresentante unico regionale nelle conferenze di servizi sincrone convocate nello svolgimento dei procedimenti amministrativi che riguardano le iniziative imprenditoriali di interesse dell'area ZES. Al SURAP possono essere attribuite, inoltre, le funzioni di coordinamento delle strutture amministrative regionali limitatamente allo svolgimento della Conferenza di servizi interna regionale finalizzata alla definizione della posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle Conferenze di servizi decisorie convocate in forma simultanea e modalità sincrona sempre relative agli interventi da realizzarsi nell'area di interesse della ZES.

3.3.2 Individuazione dello Sportello Unico ai fini della "concentrazione amministrativa"

Ai sensi del comma 1 dell'art. 19-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241 - "Concentrazione dei regimi amministrativi" è previsto che "sul sito istituzionale di ciascuna amministrazione sia indicato lo Sportello Unico, di regola telematico, al quale presentare la SCIA, anche in caso di procedimenti connessi di competenza di altre amministrazioni ovvero di diverse articolazioni interne dell'amministrazione ricevente."
Spetta a detto Sportello Unico interloquire con le altre amministrazioni interessate e trasmettere loro la SCIA ricevuta e la correlata documentazione allegata.
In tale ottica, pertanto, si intende individuare la specifica struttura amministrativa deputata all'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES come sportello unico ai fini sopra descritti.
In fase di prima applicazione la proposta potrebbe riguardare il SURAP.

3.3.3 Previsione dei Poteri sostitutivi della Regione attraverso il SURAP, nei confronti del SUAP inadempienti

Con una disposizione da inserire della legge regionale di semplificazione potrebbe essere possibile prevedere che nei casi di inerzia o di inadempimento che comportino il mancato rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente per la conclusione dei procedimenti, il SURAP possa sostituirsi ai SUAP comunali territorialmente competenti.
Tale norma, favorendo la certezza dei tempi procedimentali, può essere finalizzata a rafforzare l'attrattività del territorio regionale.

3.3.4 Individuazione di Aree a particolare Interesse regionale ai sensi del Decreto Legislativo 112/98

Sempre con la legge regionale di semplificazione potrebbe essere prevista l'attribuzione al SURAP, nel caso di iniziative di interesse regionale inerenti attività economiche e produttive che comportino eventualmente varianti urbanistiche, delle funzioni amministrative concernenti la realizzazione, l'ampliamento, la cessazione, la riattivazione, la localizzazione e la rilocalizzazione di impianti produttivi conferite ai comuni dal D. Lgs 31 marzo 1998, n. 112.

La medesima norma, al fine garantire la competenza costituzionalmente garantita del coordinamento del sistema produttivo regionale, potrebbe definire altresì, un ambito regionale funzionale alla ZES in cui la rete SURAP diventi "ambito di erogazione dei servizi minimi essenziali" per Comuni ed Enti terzi.

3.3.5 Riduzione dei termini dei procedimenti amministrativi afferenti i titoli abilitativi edilizi

Il Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia (D.P.R. del 6 giugno 2001, n. 380), nel definire le modalità ed i tempi per la formazione dei titoli abilitativi in materia di edilizia, consente alle Regioni, nell'ambito della propria competenza concorrente, di individuare misure di ulteriore semplificazione e riduzioni di termini procedimentali, rispetto a quelli previsti dalla normativa nazionale.

Con un intervento legislativo regionale potrebbe essere possibile, da un lato, estendere l'ambito territoriale di interesse della ZES per come definito dall'art. 22[10] della Legge Regionale 16 aprile 2002, n. 19 (Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge urbanistica della Calabria) estendendolo sulla base delle determinazioni dell'Amministrazione regionale dal solo polo logistico di Gioia Tauro a tutte le altre aree, e prevedere, tramite il regolamento indicato dallo stesso articolo 22 della Legge regionale urbanistica la riduzione dei tempi dei procedimenti amministrativi afferenti la materia edilizia.

Nello specifico sarà possibile prevedere, per il rilascio del permesso di costruire, una riduzione del termine da 60 a 45 giorni, sulla base delle disposizioni del comma 12 dell'art. 20 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, che prevede che le disposizioni regionali possano individuare termini maggiormente favorevoli agli utenti per il rilascio del titolo

---

[10]L'art. 22 della Legge regionale urbanistica 19/2002 individua le "Norme particolari per il polo logistico di Gioia Tauro":

1. Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), in relazione al Sistema Calabro e di Gioia Tauro, ha individuato la Zona economica speciale (ZES) come fattore strategico.
2. La Regione comprende nel QTR a valenza paesaggistica la ZES del polo logistico di Gioia Tauro, nel rispetto del quadro normativo comunitario, nazionale e regionale vigente.
3. Salve le competenze attribuite dalla normativa comunitaria e nazionale all'Autorità portuale o ad altre autorità, la Regione promuove appositi accordi di programma con l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ovvero con enti pubblici o soggetti privati individuati con gara pubblica, finalizzati a promuovere all'interno del polo logistico l'insediamento e l'esercizio delle attività imprenditoriali da disciplinare con apposito regolamento.

abilitativo in questione.
Potranno essere, inoltre, disciplinate le forme e le modalità di intervento sostitutivo in caso di non rispetto dei termini individuando nel SURAP la struttura che interviene in tali casi sulla base delle disposizioni dell'art. 21 dello stesso D.P.R. 380/2001 che prevede che le regioni, con proprie leggi, determinano forme e modalità per l'eventuale esercizio del potere sostitutivo nei confronti dell'ufficio dell'amministrazione comunale competente per il rilascio del permesso di costruire.
Con il regolamento regionale di attuazione dell'art. 22 della Legge Regionale 19/2002, potrebbero essere identificate, infine, ulteriori misure di semplificazione per il rilascio del permesso di costruire.
Sempre in materia edilizia, la legge regionale di semplificazione potrà estendere per l'area della ZES l'ambito di applicazione dell'art. 23 del D.P.R. 380/2001 (*Interventi subordinati a Segnalazione Certificata di Inizio Attività in alternativa al permesso di costruire*), individuando ulteriori interventi edilizi assoggettabili a SCIA alternativa al permesso di costruire, sulla base di quanto previsto dal comma 1 dello stesso articolo che consente alle Regioni di individuare, con legge, gli altri interventi soggetti a segnalazione certificata di inizio attività, diversi da quelli già individuati dalla normativa regionale, assoggettati al contributo di costruzione definendo criteri e parametri per la relativa determinazione.
Con il regolamento di cui all'art. 22 della Legge Regionale 19/2002, potrebbero essere definite le condizioni specifiche necessarie per consentire alle aziende di utilizzare la SCIA alternativa al permesso di costruire.
Nella legge regionale di semplificazione, infine, potrebbero essere individuati gli ulteriori interventi edilizi assoggettabili a Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA edilizia) di cui all'art. 22, comma 4, del D.P.R. 380/2001, nonché gli ulteriori interventi soggetti alla Comunicazione di Inizio Lavori Asseverata (CILA), di cui all'articolo 6-bis del D.P.R. 380/2001, nell'ambito dell'area ZES, sulla base delle previsioni del comma 4 dello stesso articolo 6-bis che prevede che le regioni a statuto ordinario: a) possono estendere la disciplina della CILA ad interventi edilizi ulteriori rispetto a quelli previsti dal comma 1.
Con il regolamento di cui all'art. 22 della Legge Regionale 19/2002 potrebbero essere disciplinate le modalità di effettuazione dei controlli.

3.3.6 Individuazione delle Autorità competenti per il rilascio delle Autorizzazioni Uniche Ambientali e riorganizzare del relativo flusso procedurale

L'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) è un provvedimento unico adottato dall'Autorità competente, secondo le procedure di cui all'art. 4 del D.P.R. 13 marzo 2013, n. 59, comprensivo di tutti i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale per i singoli endoprocedimenti attivati. Il D.P.R. 59/2013 individua, all'art. 2, comma 1, lettera b), in

generale la Provincia quale Autorità competente al rilascio, rinnovo e aggiornamento dell'AUA "*o la diversa autorità indicata dalla normativa regionale quale competente ai fini del rilascio, rinnovo e aggiornamento dell'autorizzazione unica ambientale, che confluisce nel provvedimento conclusivo del procedimento adottato dallo sportello unico per le attività produttive*".

Al fine di migliorare e rendere più efficiente il procedimento amministrativo per il rilascio della AUA in area ZES, la Regione con regolamento potrebbe individuare delle Autorità competenti diverse e ulteriori, rispetto alle Province/Città metropolitana, sulla base delle competenze specifiche relative agli endoprocedimenti di natura ambientale che di volta in volta saranno ricompresi nelle AUA, ai fini di migliorare il flusso organizzativo del procedimento e semplificare l'azione amministrativa dei soggetti coinvolti.

Sulla base di quanto sopra indicato la Regione, ai sensi della normativa vigente, potrebbe essere individuata come Autorità compente, qualora venisse riconosciuta questa come scelta ottimale, per i procedimenti afferenti:

a) autorizzazione alle emissioni in atmosfera per gli stabilimenti di cui all'art. 269;
b) autorizzazione generale di cui all'art. 272 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152;
c) autorizzazione all'utilizzo dei fanghi derivanti dal processo di depurazione in agricoltura di cui all'art. 9 del D. Lgs 27 gennaio 1992, n. 99.

I Comuni saranno individuati come Autorità compenti per i procedimenti afferenti i casi in cui il gestore dell'impianto sia assoggettato a:

a) autorizzazione agli scarichi *in pubblica fognatura* di cui al capo II del titolo IV della sezione II della Parte terza del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152;
b) comunicazione o nulla osta di cui all'art. 8, commi 4 o comma 6, della Legge 26 ottobre 1995, n. 447;
c) comunicazione preventiva di cui all'art. 112 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, per l'utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento, delle acque di vegetazione dei frantoi oleari e delle acque reflue provenienti dalle aziende ivi previste.

Le Province/Città metropolitana resteranno Autorità compenti per tutti gli altri casi:

a) autorizzazione agli scarichi – *fuori pubblica fognatura* - di cui al capo II del titolo IV della sezione II della Parte terza del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152;
b) comunicazioni in materia di rifiuti di cui agli articoli 215 e 216 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152.

Il regolamento potrebbe disciplinare i casi in cui vengano richiesti, nell'ambito dell'A.U.A., titoli abilitativi il cui procedimento rientri nella competenza di diverse Autorità competenti, prevedendo la convocazione di apposite conferenze di servizi ai sensi dell'art. 14 e segg. della Legge 241/90 e a cura del SUAP comunale, il cui provvedimento conclusivo, valutate le specifiche risultanze della conferenza, possa sostituire, a tutti gli effetti, l'Autorizzazione Unica Ambientale.

3.3.7 Riorganizzazione del flusso procedurale per il rilascio delle autorizzazioni simiche

La Regione, nell'ambito del dispositivo legislativo di semplificazione per l'area della ZES, potrà approvare una riorganizzazione del flusso procedurale per il rilascio dell'autorizzazione sismica (di cui all'art. 3, commi 3 e 4, della Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 37 e dell'art. 5 del Regolamento Regionale 1572016) per consentire la presentazione delle richieste per il tramite dell'ufficio SUAP comunale, nella sua funzione di interlocutore unico dell'azienda per le proprie vicende amministrative.

Con il regolamento potranno, invece, essere ridotti i termini per il rilascio dell'autorizzazione sismica per gli interventi ubicati in area ZES rispetto a quanto previsto dall'art. 94, comma 2, del D.P.R. 380/2001.

Tale procedure potranno essere ulteriormente digitalizzate attraverso la cooperazione applicativa tra l'attuale sistema regionale "SISMICA" con Calabriasuap e la successiva integrazione dei due sistemi in SUAPE, che diventerà un'unica interfaccia per la PA e per le imprese e i cittadini degli attuali canali SUAP e SUE.

3.3.8 Riorganizzazione del flusso procedurale per le approvazioni di progetti in variante agli strumenti urbanistici

Al fine di semplificare l'iter di approvazione di progetti strategici, la cui realizzazione presupponga una variazione degli strumenti urbanistici vigenti, con la legge di semplificazione la Regione potrà intervenire sull'art. 14 della Legge Urbanistica Regionale 19/2002, razionalizzando il flusso procedurale con l'abolizione della seduta di conferenza deliberante e prevedendo un unico passaggio in consiglio comunale, successivo al provvedimento conclusivo della conferenza dei servizi, in coerenza con le disposizione di cui all'art. 8 del D.P.R. del 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive) che disciplina il procedimento amministrativo in tali casi.

3.3.9 Razionalizzazione del flusso procedurale per le autorizzazioni paesaggistiche

Con regolamento, la Regione potrà individuare le iniziative organizzative da adottarsi dalle amministrazioni competenti al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche, in particolare per quanto concerne l'individuazione del responsabile dei procedimenti autorizzatori paesaggistici.

Inoltre, potrà essere proposta l'approvazione, ai sensi dell'art.17-bis della Legge Regionale Urbanistica 19/2002, l'approvazione del Piano Paesaggistico d'ambito per l'area della ZES-GT, che avrà funzione normativa, prescrittiva e propositiva, consentendo di superare la necessità di richiesta dell'autorizzazione paesaggistica per gli interventi conformi allo stesso.

Intervento da proporre a livello nazionale

Nell'ambito delle proposte per la semplificazione da concordare con il tavolo nazionale, con particolare riferimento alle autorizzazioni paesaggistiche, sarà proposto a livello nazionale, la rimozione del vincolo paesaggistico presente nell'area ZES della Calabria.

3.3.10 Semplificazione del procedimento e riduzione dei termini per il rilascio delle autorizzazioni all'insediamento nelle aree industriali

Con regolamento regionale potranno essere disciplinate e semplificate le modalità per il rilascio delle autorizzazioni all'insediamento nelle aree industriali di competenza di CORAP, anche in attuazione di quanto previsto dalla Convenzione per la gestione associata dello Sportello Unico della piana di Gioia Tauro, con l'obiettivo di ridurre i tempi del procedimento amministrativo a un termine massimo di 60 giorni.

Intervento da proporre a livello nazionale

Sul tavolo di discussione nazionale sarà proposto di inserire misure legislative specifiche per disciplinare le modalità di coordinamento da attuare tra gli strumenti urbanistici comunali e quelli attuativi approvati a cura delle autorità sovracomunali che hanno competenze specifiche riconosciute dalla normativa vigente (per esempio CORAP ed Autorità portuale di Gioia Tauro), al fine di evitare sovrapposizioni e di ridurre i passaggi burocratici e amministrativi ridondanti che causano dilazioni nei tempi di conclusione dei procedimenti.

3.3.11 Riduzione degli oneri istruttori richiesti nell'ambito dei procedimenti amministrativi limitatamente alle aree ZES

Tra i cd. oneri regolatori, ovvero i costi che la regolazione pubblica impone ai propri destinatari, accanto ai costi di adeguamento, che derivano dall'obbligo di conformare la propria condotta a quanto previsto dalle norme, si collocano anche i costi finanziari diretti, che derivano dall'obbligo di versare somme di denaro all'autorità pubblica a titolo di diritti, bolli, imposte, ecc.

Ai sensi della vigente normativa, è possibile per le amministrazioni titolari di funzioni amministrative chiedere agli istanti oneri istruttori.

Utilmente in un'ottica di promozione ed incentivo degli investimenti in area ZES, la Regione potrebbe individuare tutti gli spazi di possibile riduzione di detti oneri per i procedimenti di propria competenza e promuovere, anche attraverso appositi protocolli ed intese, analoghe iniziative da parte degli altri enti interessati.

3.3.12 Predisposizione accordi ex art. 15 legge 241/1990 per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune con gli enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZES

Per individuare ulteriori ambiti di semplificazione rispetto a quelli precedentemente considerati e tenuto conto della complessità e della pluralità di soggetti pubblici coinvolti nei procedimenti amministrativi da attivare su istanza delle imprese che avvieranno attività economiche od investimenti nella ZES, occorre concordare con gli Enti coinvolti modalità condivise di collaborazione.

Gli accordi bilaterali o multilaterali tra la Regione e le altre amministrazioni interessate, statali o locali, possono contenere, a titolo esemplificativo: l'esatta individuazione dei casi in cui è necessaria l'acquisizione di pareri, autorizzazioni o nulla osta comunque denominati e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è silenzio significativo; la riconduzione ad unità delle prassi amministrative; la riduzione dei termini di conclusione dei procedimenti.

3.3.13 Predisposizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volte a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali

Ai sensi dell'art. 5 del Decreto Legge n. 91 del 2017, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con apposito Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, la Regione si impegna a promuovere protocolli e convenzioni con le altre amministrazioni locali e statali interessate per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile.

Intervento da proporre a livello nazionale

Sul tavolo di discussione nazionale sarà proposto di emanare, da parte dei Ministeri competenti, apposite Circolare che chiariscano definitivamente l'assoggettamento dell'Agenzia delle Dogane e del Provveditorato per le Opere Marittime alle procedure del D.P.R. n. 160/2010.

3.3.14 Intervento proposto a livello nazionale: proposta di modifiche al D.P.R. 12 settembre 2017, n. 194 ("Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi, a norma dell'articolo 4 della legge 7 agosto 2015, n. 124") al fine di rendere detto regolamento funzionale alle ZES

Il testo vigente del citato D.P.R. consente che mediante Delibera del Consiglio dei Ministri vengano individuati i singoli progetti di rilevanti insediamenti produttivi, opere

di rilevante impatto sul territorio o di avvio di attività imprenditoriali suscettibili di avere positivi effetti sull'economia o sull'occupazione, per i quali possono essere ridotti fino alla metà i termini di conclusione dei procedimenti necessari per la localizzazione, la progettazione e la realizzazione dell'opera, lo stabilimento dell'impianto produttivo e l'avvio dell'attività.

Il regolamento detta, inoltre, per i suddetti interventi e procedimenti una dettagliata disciplina di esercizio del potere sostitutivo ad opera del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Occorre, però, individuare puntualmente i progetti interessati, secondo modalità prefissate dall'art. 2 del regolamento e nel rispetto di una definita tempistica. In fase di prima applicazione della ZES si propone al Governo che il termine del 31 gennaio sia ordinario.

Appare utile pertanto che le richiamate disposizioni di riduzione dei termini procedimentali e di esercizio del potere sostitutivo possano applicarsi in via generale per tutti i procedimenti afferenti agli insediamenti produttivi nell'area ZES, con modalità in deroga all'iter procedurale dettato dal citato articolo. In tal senso la realizzazione dell'APEA rientrerebbe in un unico Progetto Organico.

GLOSSARIO

Concessione demaniale in area Portuale: Amministrazioni coinvolte (oltre al SUAP Associato ed il CORAP): Agenzia delle Dogane, Agenzia del Demanio, Capitanerie di porto regionali, Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Calabria e Sicilia, Soprintendenza Archeologia-Belle arti-Paesaggio per la Città Metropolitana e la Provincia di Vibo Valentia, Azienda Sanitaria Provinciale di Reggio Calabria, VVF.

CORAP: Ente Pubblico economico strumentale alle attività di promozione, gestione e sviluppo delle Aree Produttive di interesse regionale ai senso della L.R. n. 38/2001, per come modificata dalla L.R. n. 24/2013. In base alla D.G.R. n. 92/2017 rientra nel Gruppo delle Amministrazioni della Regione Calabria.

SUA: Sportello Unico Amministrativo introdotto dall'art. 15 bis della Legge n. 84/1994 - *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.*

SUAP: Sportello Unico per le Attività Produttive comunale ai sensi del D.P.R. n. 160/2010;

SURAP: Sportello Unico Regionale Attività Produttive – (D.G.R. 235/2012) è il complesso organico di risorse umane, procedure, strutture materiali e immateriali, preposto allo svolgimento dei seguenti compiti:

- gestire e sovrintendere
    - i rapporti con il Coordinamento SUAP della Provincia-Area Metropolitana di Reggio Calabria ai sensi del Protocollo di cui alla D.G.R. n. 403/2015;
    - i rapporti con gli stakeholder e gli Enti Terzi regionali e nazionali, attraverso Protocolli Istituzionali già sottoscritti con il 98% dei Comuni della Regione, le Prefetture e Questure, il CORAP, l'Agenzia delle Dogane, l'Agenzia del Demanio, le Capitanerie di porto regionali, le Soprintendenze, le Aziende Sanitarie, i VVF, gli Ordini Professionali;
    - i contenuti della piattaforma CalabriaSUAP (banca dati dei procedimenti amministrativi e modulistica, del modulo di marketing territoriale e dei bandi incentivi);
    - i servizi di assistenza alle P.A. e alle imprese attraverso una struttura operativa dedicata (help-desk SURAP);
- la Cabina di Regia regionale, attivata con D.G.R. n. 264 del 1/6/2012, con il compito di coordinare i Dipartimenti regionali interessati ai procedimenti SUAP;

- la piattaforma di servizi software denominati CalabriaSUAP – di proprietà della Regione e fruibile dall'indirizzo www.calabriasuap.it e ospitata all'interno del CED della Regione Calabria, che costituisce il punto di accesso a livello regionale per tutti i Cittadini e i SUAP calabresi per la presentazione e la gestione dei procedimenti unici amministrativi sottesi alle norme contenute nel D.P.R. 160/2010;
- una banca dati regionale dei procedimenti unici amministrativi (D.P.R. 160/2010) comprensivi della modulistica unica regionale (per come contenuta nel portale);
- un modulo funzionale ed una banca dati regionale – integrati in CalabriaSUAP - per il marketing territoriale e per i bandi incentivi di supporto all'insediamento di nuove imprese sul territorio calabrese, nei territori destinati ad attività produttive (aree industriali dei Consorzi Industriali regionali (ora aggregati all'interno del CORAP e quelle gestite direttamente dai Comuni). L'Obiettivo 2 del Progetto Strategico di cui alla D.G.R. n. 304/2016 prevede la realizzazione dello SBA regionale;
- un modulo funzionale per la gestione di Forum dedicati con operatori della Pubblica Amministrazione – integrato in CalabriaSUAP – con l'erogazione di un servizio specialistico denominato "Esperto Risponde";
- una infrastruttura di sistemi hardware per il funzionamento della piattaforma CalabriaSUAP, c/o il CED regionale;
- una struttura operativa denominata Help-Desk SURAP, ubicata presso la sede operativa di Fincalabra SpA, munita di infrastrutture tecniche (postazioni informatiche, connettività Internet e software di gestione) e organizzata con specifiche procedure di lavoro per l'erogazione del servizio di assistenza alle imprese e ai SUAP calabresi;
- procedure per il trattamento dei dati sensibili e personali contenuti nella banca dati delle pratiche della piattaforma CalabriaSUAP nel rispetto delle norme sulla Privacy (Dlgs 196/2003), comprensivo di procedure operative per la gestione dei rapporti di interazione tra Fincalabra SpA e SUAP.
- un sistema di relazioni interdipartimentali e con le altre PA per la semplificazione digitale amministrativa, standardizzazione delle procedure amministrative, coordinamento territoriale tra la Pubblica Amministrazione periferica (comuni, provincie ed Enti terzi) e la Pubblica Amministrazione regionale, progettazione tecnologica delle logiche per la realizzazione delle strategie di digitalizzazione amministrativa e di e-government regionali e nazionali (sottesi anche da importanti collaborazioni in essere e che riguardano ad esempio l'interoperabilità funzionale tra CalabriaSUAP e altri sistemi).

Bibliografia

Decreto del Presidente della Repubblica 12/09/2017, n. 194, “Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi, a norma dell'articolo 4 della legge 7 agosto 2015, n. 124”. (GU n. 252 del 27/10/2016).

Decreto del Presidente della Repubblica 13/03/2013, n. 59, “Regolamento recante la disciplina dell'autorizzazione unica ambientale e la semplificazione di adempimenti amministrativi in materia ambientale gravanti sulle piccole e medie imprese e sugli impianti non soggetti ad autorizzazione integrata ambientale, a norma dell'articolo 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35”. (GU n. 124 del 29/05/2013).

Decreto del Presidente della Repubblica 7/09/2010, n. 160, “Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive” (GU n. 229 del 30/09/2010).

Decreto del Presidente della Repubblica 09/07/2010, n. 159, “Regolamento recante i requisiti e le modalità di accreditamento delle agenzie per le imprese, a norma dell'articolo 38, comma 4, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133”. (GU n. 229 del 30/09/2010 – Suppl. Ordinario n. 227).

Decreto del Presidente della Repubblica 06/06/2001, n. 380, “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia”. (GU n. 245 del 20/10/2001).

Decreto del Presidente della Repubblica 28/12/2000, n. 445, "Disposizioni legislative in materia di documentazione amministrativa. (Testo A)”. (GU n. 42 del 20/02/2001, Suppl. Ordinario n. 30).

Decreto del Presidente della Repubblica 20/10/1998, n. 447, “Regolamento recante norme di semplificazione dei procedimenti di autorizzazione per la realizzazione, l'ampliamento, la ristrutturazione e la riconversione di impianti produttivi, per l'esecuzione di opere interne ai fabbricati, nonché per la determinazione delle aree destinate agli insediamenti produttivi, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59”. Abrogato dal D.P.R. n. 160/2010. (GU n. 301 del 28/12/1998).

Decreto Legge 20/06/2017, n. 91, “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”. convertito con modificazioni dalla L. 03/08/2017, n. 123. (GU n. 141 del 20/06/2017).

Decreto Legislativo 25/11/2016, n. 222, “Individuazione di procedimenti oggetto di autorizzazione, segnalazione certificata di inizio di attività (SCIA), silenzio assenso e comunicazione e di definizione dei regimi amministrativi applicabili a determinate attività e procedimenti, ai sensi dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124”. (GU n. 277 del 26/11/2016).

Decreto Legislativo 30/06/2016, n. 126, “Attuazione della delega in materia di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), a norma dell'articolo 5 della legge 7 agosto 2015, n. 124”. (GU n. 162 del 13/07/2016).

Decreto Legislativo 03/04/2006, n. 152, “Norme in materia ambientale”. (GU n. 88 del 14/04/2006).

Decreto Legislativo 31/03/1998, n. 112, “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della Legge 15 marzo 1997, n. 59", corredato delle relative note”. (GU n. 92 del 21/04/1998 – Suppl. Ordinario n. 77).

Decreto Legislativo 27/01/1992, n. 99, “Attuazione della direttiva n. 86/278/CEE concernente la protezione dell'ambiente, in particolare del suolo, nell'utilizzazione dei fanghi di depurazione in agricoltura”. (GU n. 38 del 15/02/1992, Suppl. Ordinario n. 28).

Deliberazione della Giunta Regionale 29/09/2017, n. 414, “Presa d'atto degli accordi sanciti in sede di conferenza unificata (Rep. Atti n. 76/CU e 77/CU del 06/07/2017) per l'adeguamento dei moduli unificati e standardizzati per la presentazione di segnalazioni, comunicazioni e istanze”.

Deliberazione della Giunta Regionale 12/06/2017, n. 239, “Presa d'atto dell'accordo sancito in sede di conferenza unificata (rep. atti n. 46/cu del 4/5/2017) per l'adeguamento dei moduli unificati e standardizzati per la presentazione di segnalazioni, comunicazioni e istanze”.

Deliberazione della Giunta Regionale 09/08/2016, n. 304, “POR CALABRIA FESR-FSE 2014-2020 Approvazione linee di indirizzo del progetto strategico regionale - calabriaimpresa.eu - accesso unico ai servizi e agli strumenti digitali dell'amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale”. (BURC n. 90 del 29/08/2016).

Delibera della Giunta Regionale 11/08/2015, n. 296, “Presa d’atto dell’intesa sullo schema di Decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico recante il modello semplificato e unificato per la richiesta di autorizzazione unica ambientale (AUA) in sede di conferenza unificata del 26 febbraio 2015 (repertorio 10/CU) e adozione della medesima modulistica per la Regione Calabria”. (BURC n. 62 del 28/09/2015).

Deliberazione della Giunta Regionale 11/08/2015, n. 294, “Misure straordinarie per lo sviluppo dell’area di Gioia Tauro - DDL per l’istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES). (BURC n. 65 del 02/10/2015).

Deliberazione della Giunta Regionale 01/06/2012, n. 264, “POR CALABRIA 2007-2013 Asse VII Obiettivo Operativo 7.1.1 - Linea di Intervento 7.1.1.2 “Azioni per semplificare gli iter procedurali connessi alla localizzazione e all'operatività delle imprese (SUAP)” - costituzione cabina di regia regionale.

Deliberazione della Giunta Regionale 17/05/2012, n. 235, “POR CALABRIA 2007/2013 - Asse VII Obiettivo Operativo 7.1.1 - Linee di Intervento 7.1.1.2 “Azioni per semplificare gli iter procedurali connessi alla localizzazione e all'operatività delle imprese (Suap)” - Approvazione linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP). revoca D.G.R. n. 531 del 4/8/2008.

Deliberazione della Giunta Regionale 04/08/2008, n. 531, “Approvazione linee guida per l'organizzazione ed il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP)”.

Direttiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12/12/2006, “Servizi nel mercato interno” (GU dell’UE L 376/36 del 27/12/2006).

Legge 26/10/1995, n. 447, “Legge quadro sull'inquinamento acustico”. (GU n. 254 del 30/10/1995).

Legge 07/08/1990, n. 241, “Nuove norme sul procedimento amministrativo”. (GU n. 192 del 18/08/1990).

Legge Regionale 07/02/2018, n. 3, “Incentivazione del turismo in arrivo (incoming) attraverso i trasporti aerei, ferroviari, su gomma e via mare, a sostegno della destagionalizzazione”. (BURC n. 15 del 07/02/2018).

Legge Regionale 5/07/2016, n. 19, “Modifiche all’ articolo 11 della legge regionale 16 maggio 2013, n. 25 (Istituzione dell’ Azienda regionale per la forestazione e le politiche per la montagna - Azienda Calabria Verde - e disposizioni in materia di forestazione e di politiche della montagna)”. (BURC n. 74 del 06/07/2016)

Legge Regionale 31/12/2015, n. 37, “ Modifica alla legge regionale n. 35 del 19 ottobre 2009 e s.m.i. (Procedure per la denuncia degli interventi di carattere strutturale e per la pianificazione territoriale in prospettiva sismica)”. (BURC n. 96 del 31/12/2015).

Legge Regionale 22/06/2015, n. 14, “Disposizioni urgenti per l'attuazione del processo di riordino delle funzioni a seguito della legge 7 aprile 2014, n. 56”. (BURC n. 42 del 24/06/2015).

Legge Regionale 16/05/2013, n. 24, “Riordino enti, aziende regionali, fondazioni, agenzie regionali, società e consorzi comunque denominati, con esclusione del settore sanità”. (BUR n. 10 del 16/05/2013, Suppl. Straordinario n. 2 del 24/05/2013).

Legge Regionale 13/06/2008, n. 15 “Provvedimento Generale di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l’anno 2008 ai sensi dell’art. 3, comma 4, della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8)”. (BUR n. 12 del 16/06/2008, Suppl. straordinario n. 1 del 21/06/2008).

Legge Regionale 12/08/2002, n. 34, “Riordino delle funzioni amministrative regionali e locali” (BURC n. 15 del 19/08/2002, Suppl. Straordinario n. 1).

Legge Regionale 16/04/2002, n. 19, “Norme per la tutela, governo ed uso del territorio - Legge Urbanistica della Calabria”. (BUR n. 7 del 16/04/2002, Suppl. straordinario n. 3).

Legge Regionale 24/12/2001, n. 38, “Nuovo regime giuridico dei Consorzi per le Aree, i Nuclei e le Zone di Sviluppo Industriale”. (BURC n. 105 del 29/12/2001, Suppl. Straordinario n. 6).

*Programma Operativo Regionale FESR/FSE 2014/2020 (*CCI N° 2014 IT 16 M 2 OP 006). Approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2015) 7227 del 20/10/2015

Programma Operativo Regione Calabria (POR Calabria) FESR (Fondo Europeo Sviluppo Regionale) 2007-2013 (CCI N° 2007 IT 161 PO 008). Approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2007) 6322 del 07/12/2007.

Regolamento Regionale 23/03/2010, n. 1, “Disposizioni per l'attuazione della Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 relativa ai servizi nel mercato interno attuazione degli articoli 62 e 63, comma 1, della legge regionale 12 giugno 2009, n. 19 “Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2009) - Art. 3, comma 4, della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8” e per la semplificazione amministrativa e di riordino dello sportello unico. (BURC n. 5 del 16/03/2010).

Sitografia

Sportello Unico per le Attività Produttive CalabriaSuap, www.calabriasuap.it

Capitolo 9

Agevolazioni ed incentivazioni

(contenuto di cui alla lettera g, comma 1, art. 6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera g, comma 1, art. 6 del DPCM 12/2018: *l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensita' massima di aiuti e con le modalita' previste dalla legge*.

Si riporta un quadro generale del sistema di sostegno allo sviluppo delle attività economiche (par. 1), gli strumenti di ordine generale con coordinamento nazionale-regionale (par. 2), le iniziative con attenzione a ricerca e sviluppo (par. 3) e i provvedimenti regionali specifici (par. 4).

I provvedimenti nazionali non implicano ulteriori risorse, tra i provvedimenti regionali alcuni sono già attivi su fondi come il Programma Operativo Regionale, altri dovranno essere attivati e riguardano forme di supporto alla ricerca ed alla formazione.

1 Quadro generale

Negli ultimi anni, il sostegno alle attività economico-produttive ha evidenziato un rilevante processo di riassetto degli strumenti agevolativi (fig. 1) andando ad incidere attraverso il sostegno all'innovazione, agli investimenti produttivi, all'accesso al credito.

Fig. 1 – Sistema di sostegno allo sviluppo delle attività economiche

La ZES si colloca in un sistema di sostegno allo sviluppo delle attività economiche che prevede le seguenti direttrici generali (figg. 2-9):

- Contratti di sviluppo (Accordo MISE, 2-017, D.G.R. 93/2018);
- L. 181/89 (D.G.R. 423/2016, D.G.R. 95/2018);
- Zona Franca Urbana (D.DIR., 2014, D.INT., 2013);
- Artigianato (D.G.R. 580/2017);
- Credito di imposta (L. 208/2015);
- Decreto Legge n. 91/2017 conv. in Legge n. 123/2017.

Questi, per indicazioni legislative, sono ripartibili in strumenti diffusi su tutto il territorio e strumenti territorializzati.

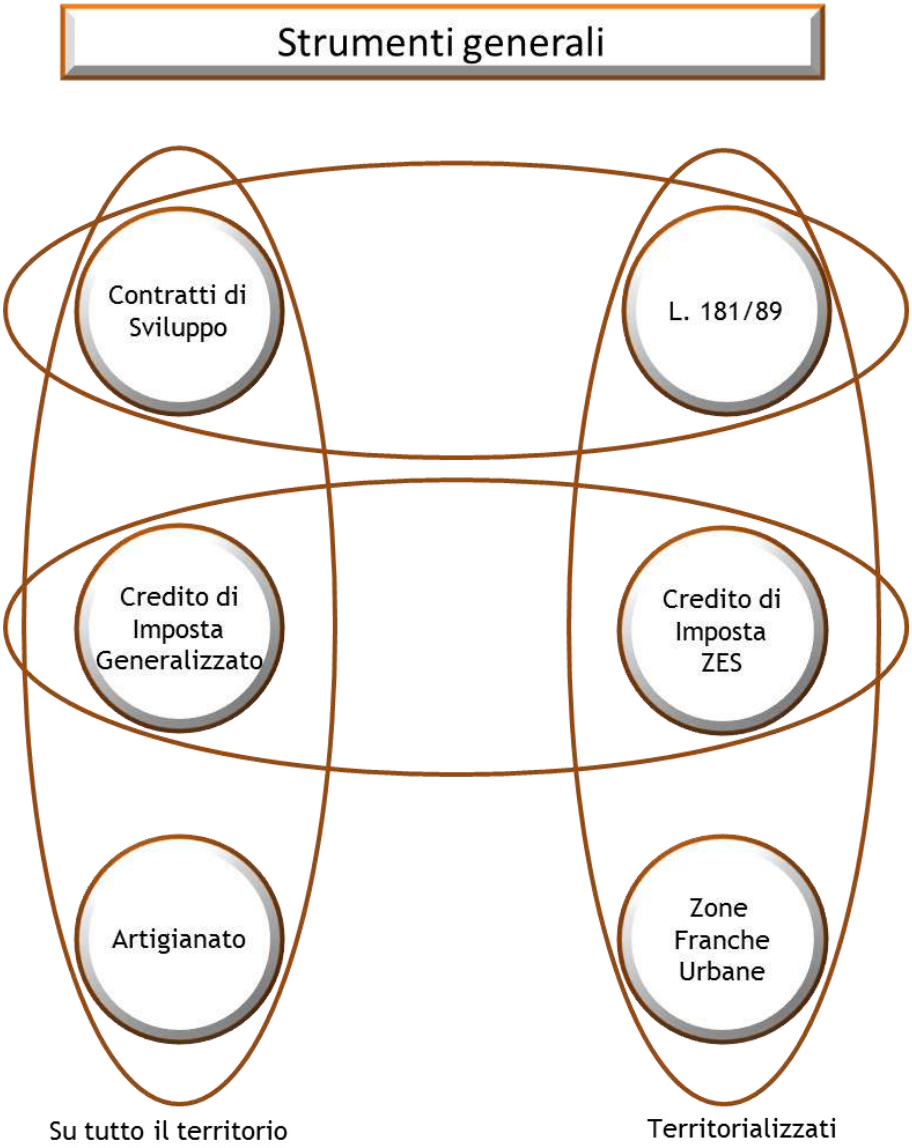


Fig. 2 – Strumenti di ordine generale di sostegno allo sviluppo delle attività economiche

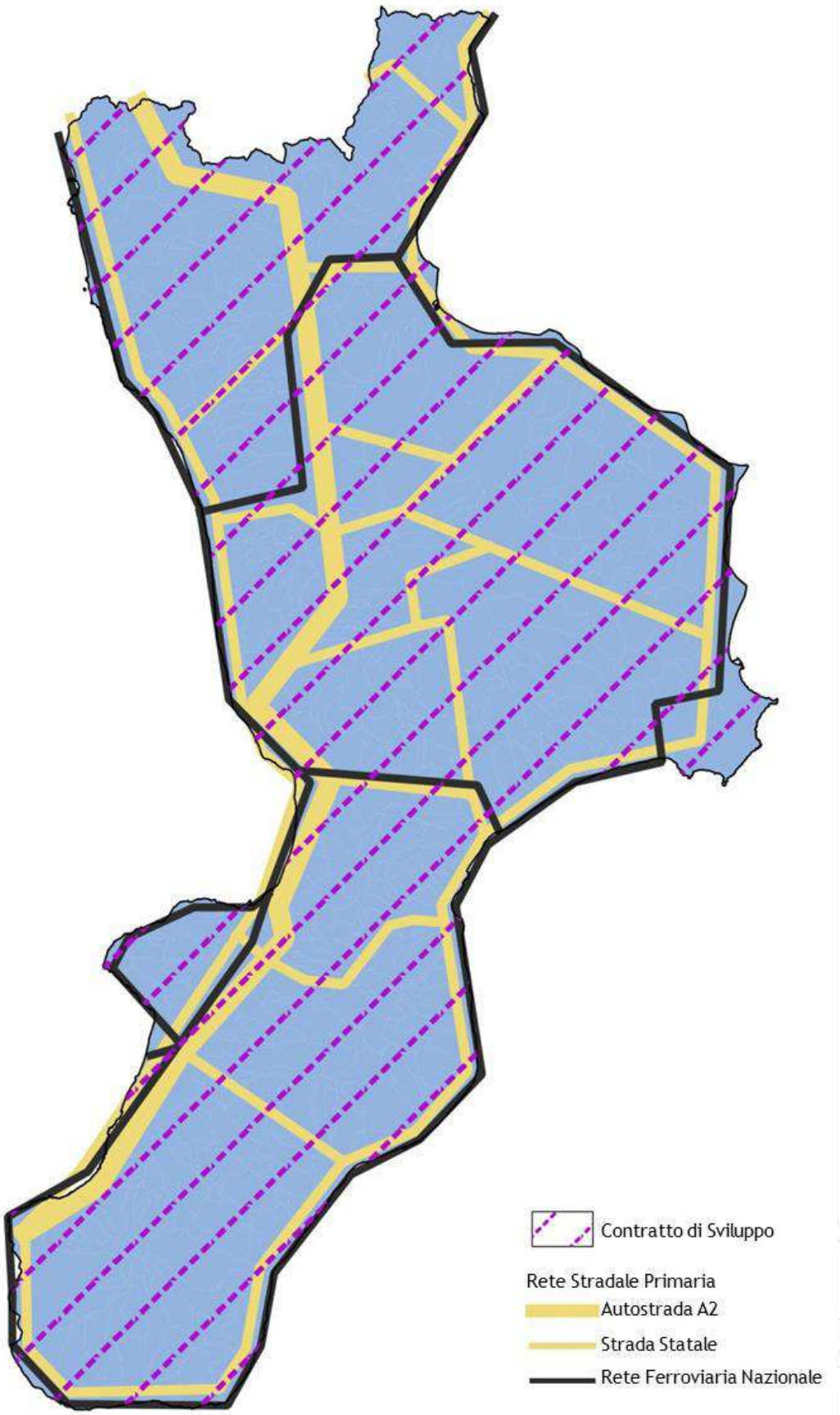


Fig. 3 – Contratti di sviluppo

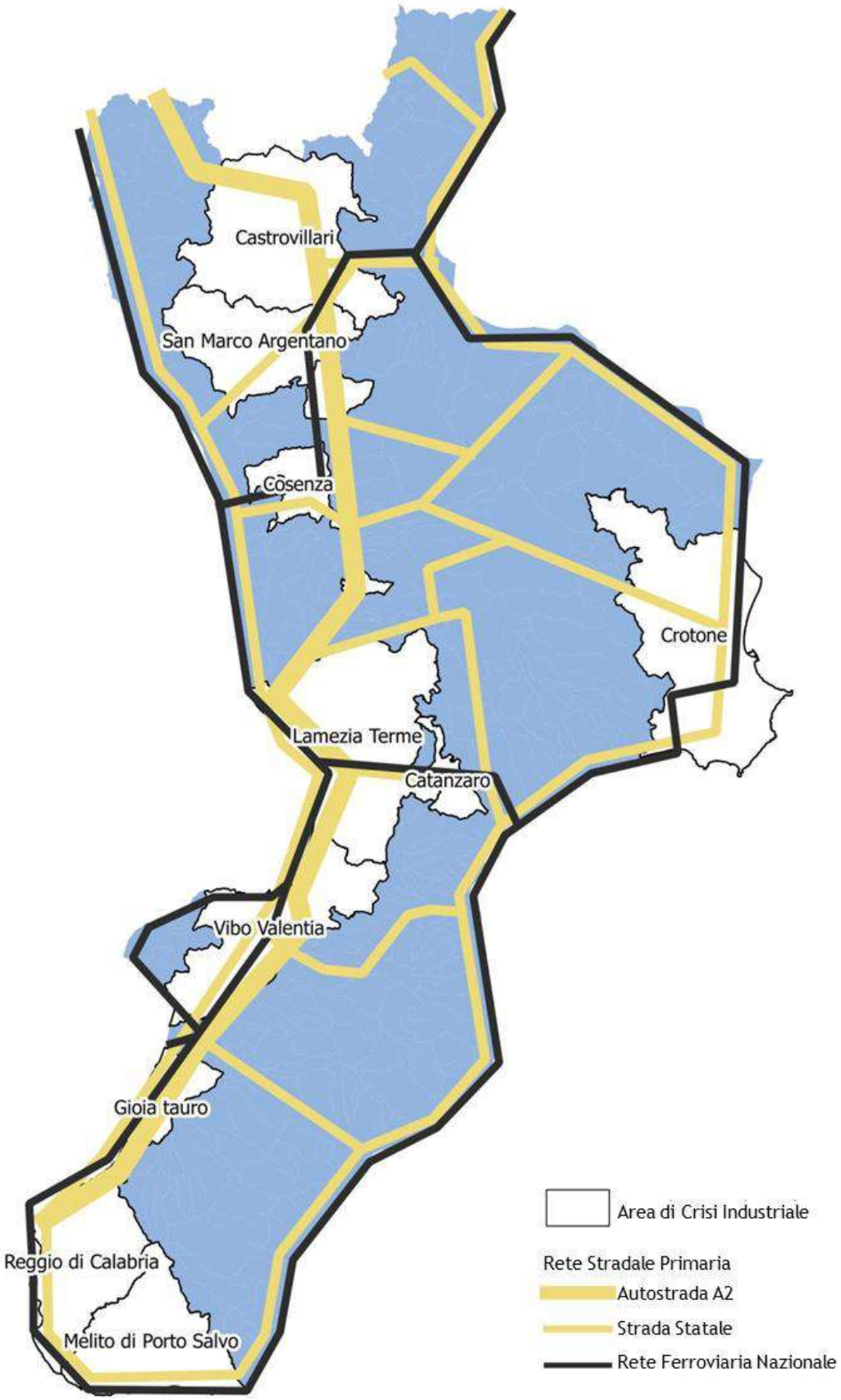


Fig. 4 – Aree di crisi industriale L. n. 181/1989

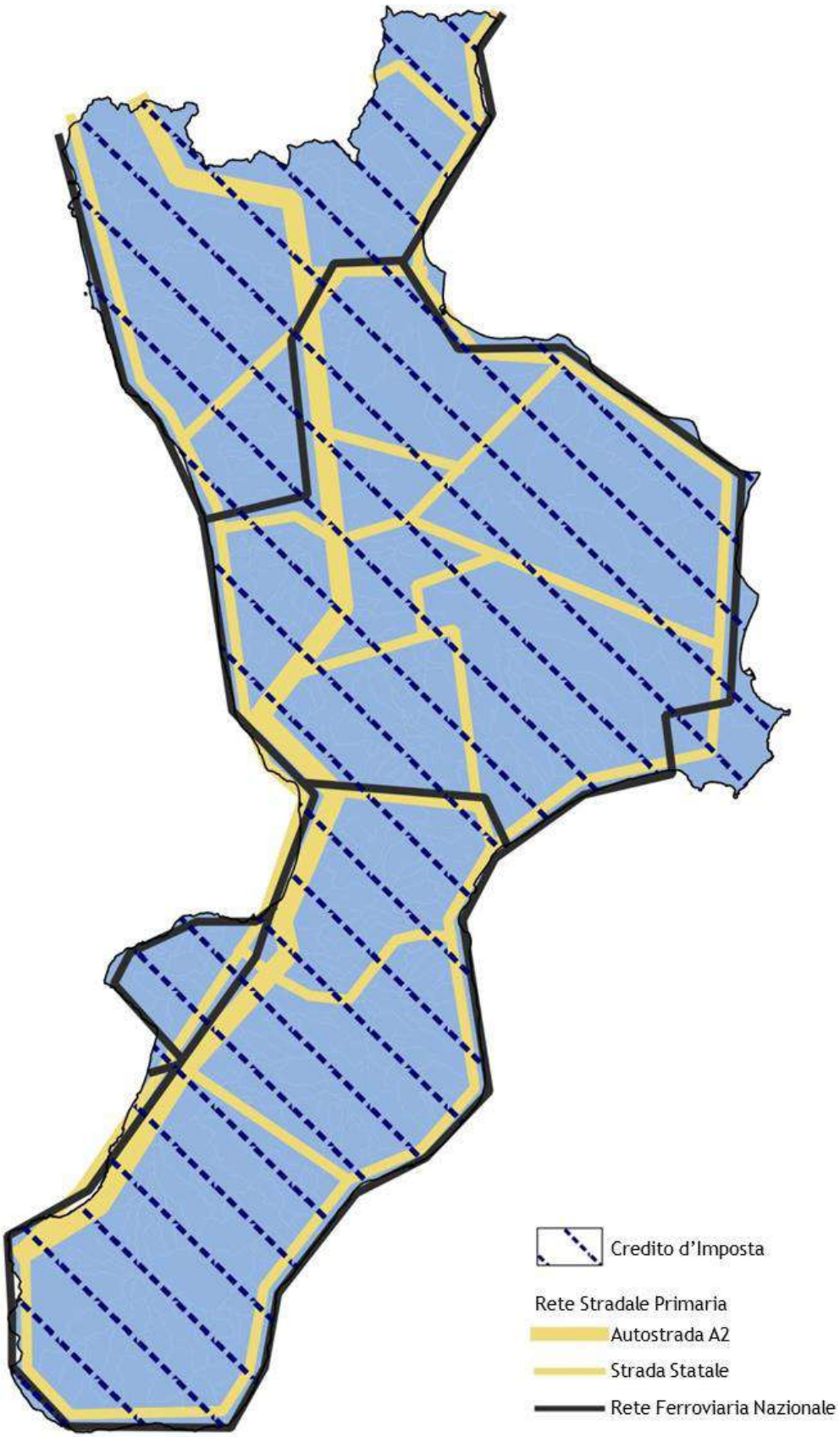


Fig. 5 – Credito di Imposta

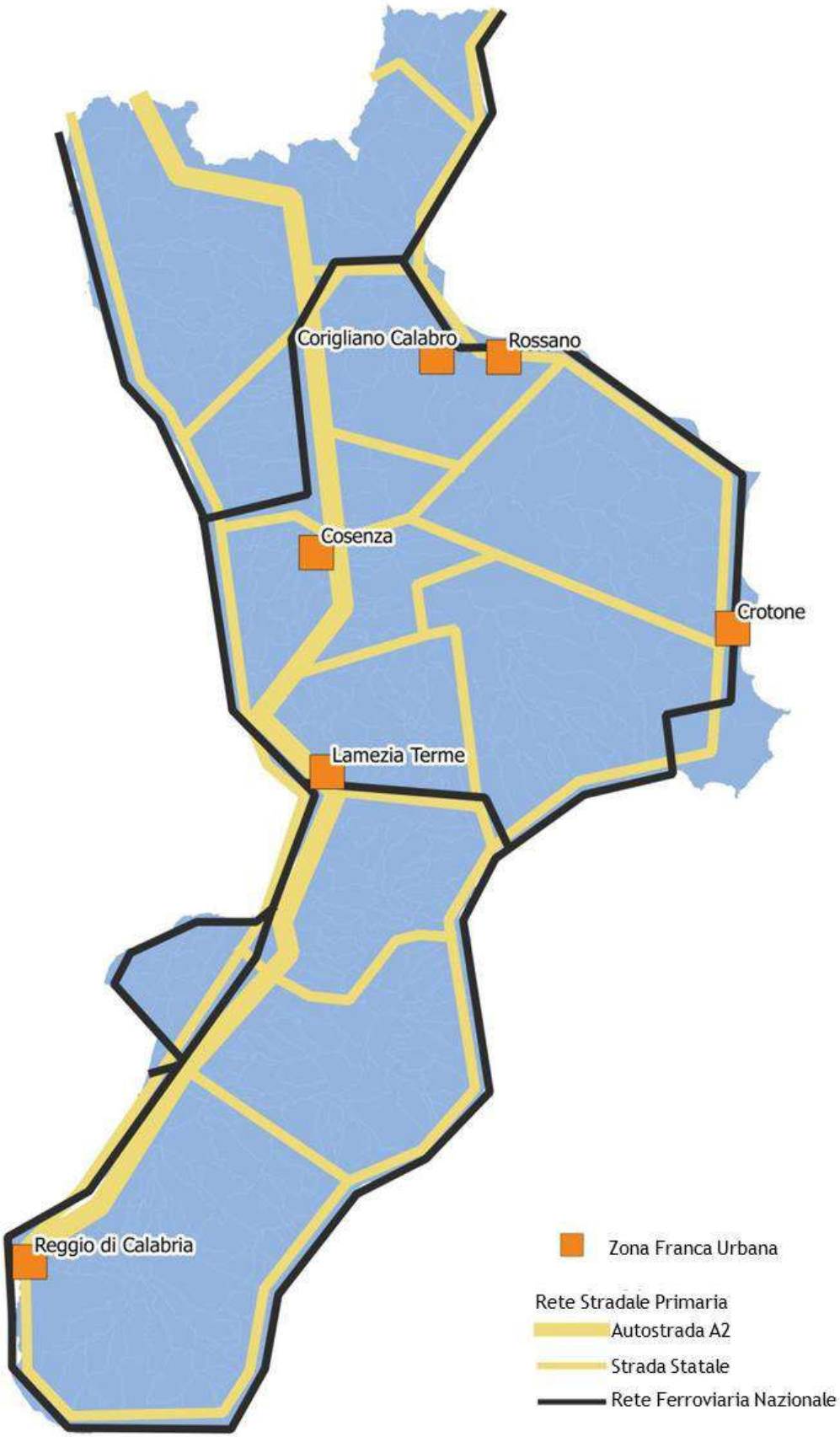


Fig. 6 – Zone Franche Urbane

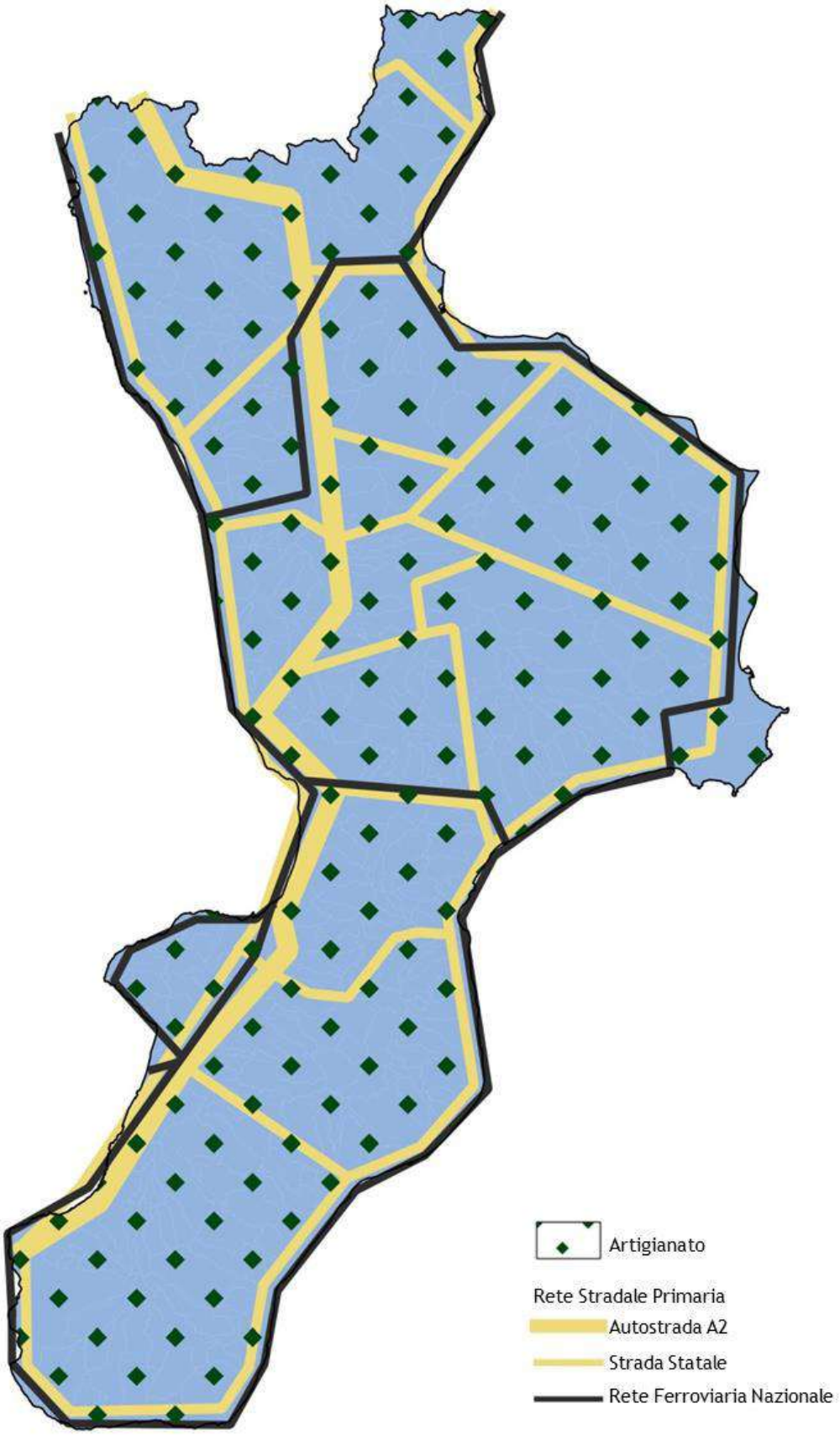


Fig. 7 – Artigianato

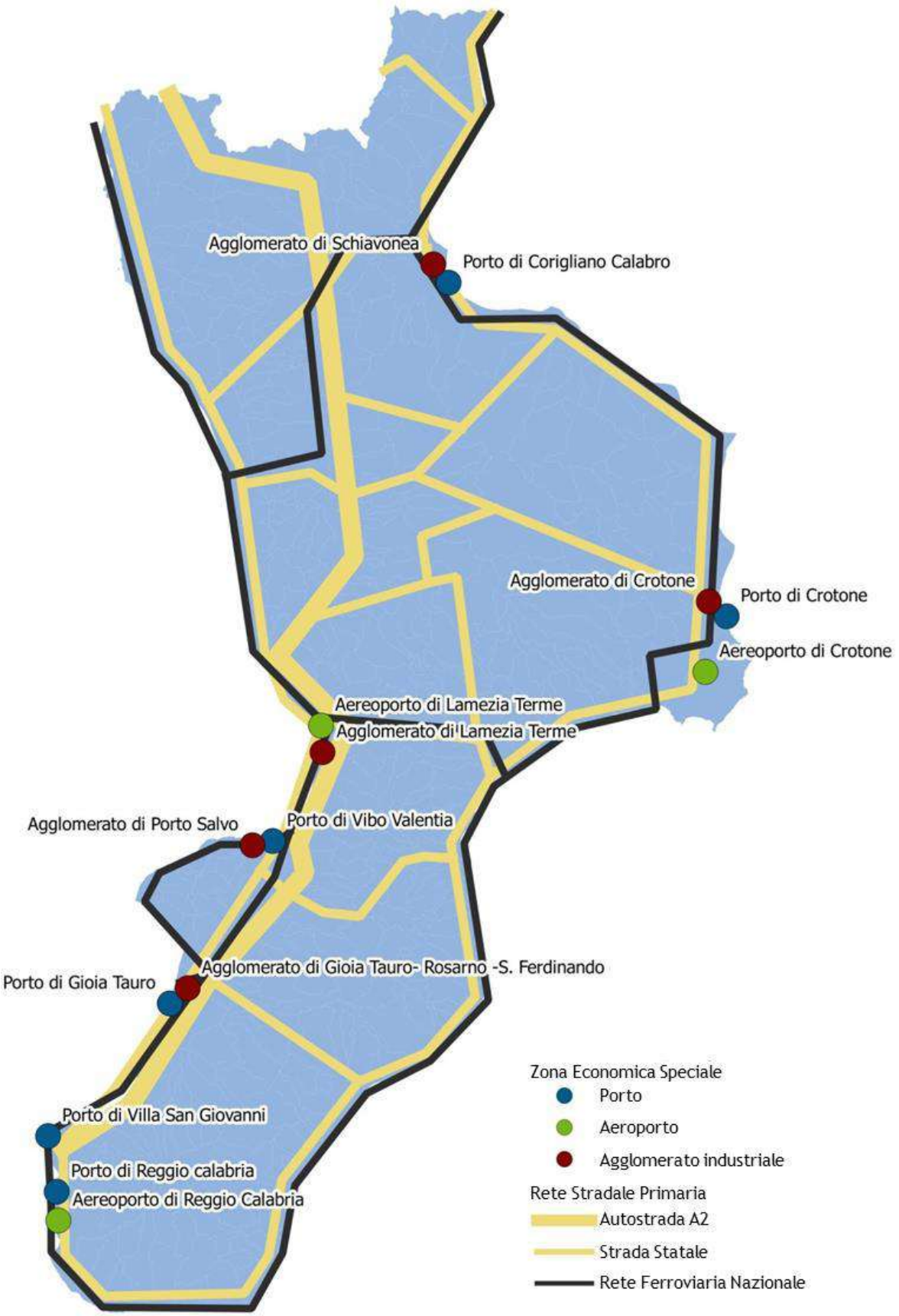


Fig. 8 – Decreto Legge n. 91/2017 conv. in Legge n. 123/2017

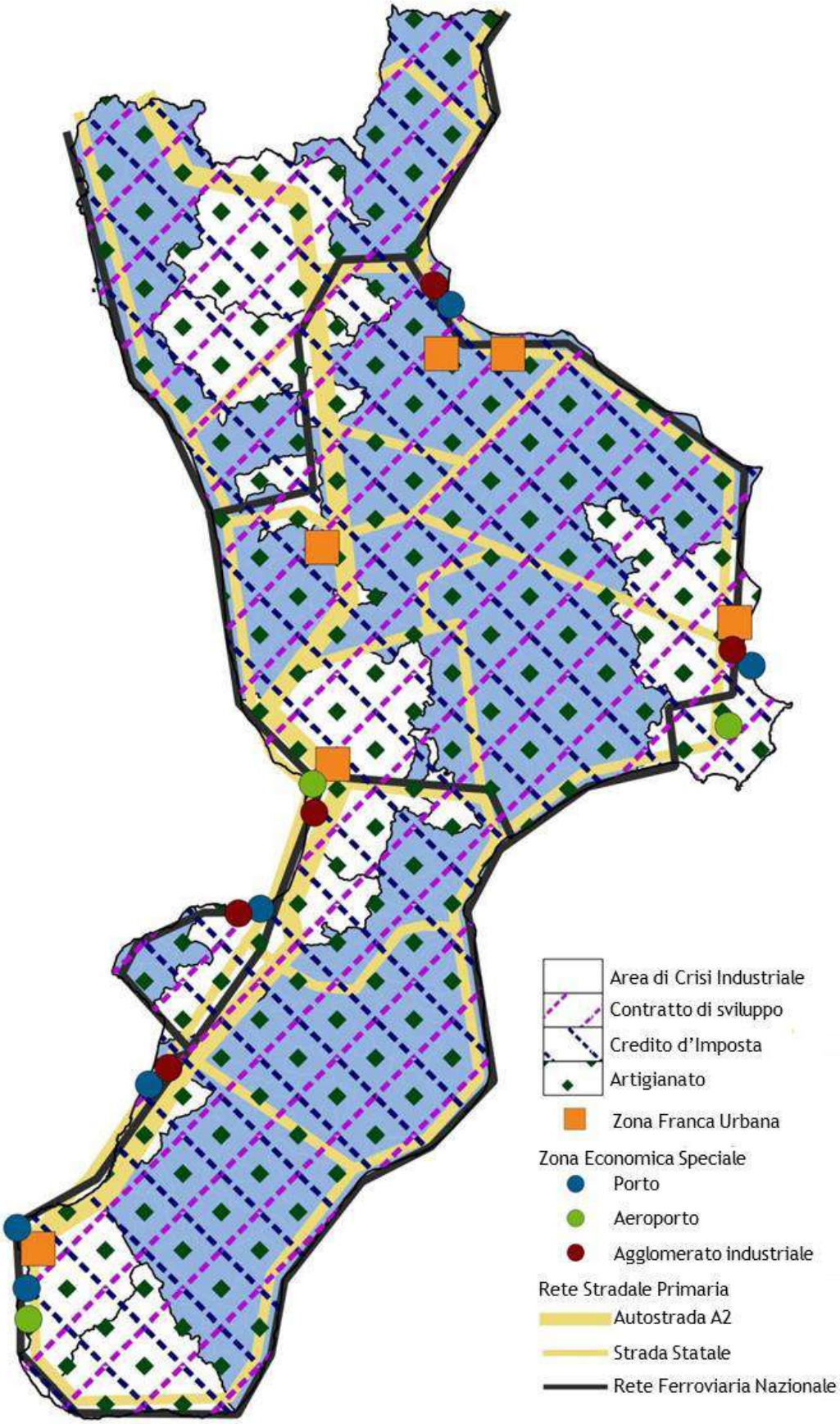


Fig. 9 – Strumenti di ordine generale con coordinamento nazionale-regionale

È utile richiamare come il credito d'imposta abbia in Calabria un impatto notevole segnalando la vivacità dell'impresa calabrese con la sua volontà di emergere dalla crisi del 2008 e del ritardo generale del Mezzogiorno.
In tab. 1 è riportata la situazione del credito di imposta al 6/2/2018.

Tab. 1 – Credito d'imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno

Regione	Progetti (N)	Investimento lordo (€)	Credito d'imposta (€)	Popolazione (ab)	Credito d'imp./ Popolazione (€/ab)
Abruzzo	195	45.589.661	9.009.614	1.322.247	6,81
Basilicata	885	183.140.093	73.090.664	570.365	128,15
Calabria	2.242	237.719.416	86.489.689	1.965.128	44,01
Campania	3.980	572.558.356	199.405.384	5.839.084	34,15
Molise	52	7.163.888	1.641.032	310.449	5,29
Puglia	2.387	356.034.777	129.566.708	4.063.888	31,88
Sardegna	748	108.721.804	38.369.392	1.653.135	23,21
Sicilia	3.552	544.568.681	187.093.194	5.056.641	37,00
Totale	14.041	2.055.496.676	724.665.677	20.780.937	34,87

Progetti potenzialmente ammissibili nell'ambito dei POR

Ulteriori azioni riguardano la ricerca e lo sviluppo che prevedono:

- finanziamenti diretti alle Università;
- finanziamenti tramite avvisi pubblici alle imprese per ricerca e innovazione.

Specifiche azioni, rivolte a precisi aspetti delle attività produttive, sono state avviate, alcune delle quali già dispiegano i loro effetti:

- Bando macchinari e impianti;
- Bando ICT;
- Bando internazionalizzazione;
- Strumenti di ingegneria finanziaria;
- Bando Auto impiego;
- Bando Startup e Spinoff.

2 Strumenti di ordine generale con coordinamento nazionale-regionale

2.1 Decreto legge n. 91/2017 conv. in Legge n. 123/2017

Gli artt. 4 e 5 del D.L. n. 91/2017 concorrono a delineare le condizioni finanziarie, economiche ed amministrative per consentire lo sviluppo delle imprese già operanti nell'area ZES e per favorire l'insediamento di nuove imprese. A tal fine, le nuove imprese e quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire di una serie di agevolazioni. Tuttavia, il riconoscimento delle agevolazioni stesse è dall'art. 5 del D.L. n. 91/2017 subordinato al rispetto di una duplice condizione:

a) le imprese beneficiarie devono mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti;
b) le imprese beneficiarie non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento.

Tra gli strumenti di agevolazione ed incentivazione è possibile distinguere tra quelli che rinvengono un espresso riferimento a livello nazionale e la cui operatività è prevista dallo stesso D.L. n. 91/2017 e gli ulteriori meccanismi rimessi alla discrezionalità della Regione nel cui territorio la ZES sarà operante.

2.2 Credito d'imposta

2.2.1 Ricostruzione del quadro normativo in tema di credito d'imposta

Nell'ambito delle agevolazioni operanti per espressa previsione della normativa nazionale rientra il credito d'imposta. Con tale espressione si fa genericamente riferimento a quella categoria di crediti del contribuente verso l'ente impositore che derivano da versamenti non indebiti, tradizionalmente distinti dai crediti che derivano da versamenti d'imposta indebiti.

La L. n. 208/2015 (legge di stabilità 2016) ha introdotto un credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi facenti parte di un progetto di investimento e destinati a strutture produttive ubicate nelle Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) dal 1° gennaio 2016 fino al 31 dicembre 2019. La misura dell'agevolazione è differenziata in relazione alle dimensioni aziendali:

- 20% per le piccole imprese;
- 15% per le medie imprese;
- 10% per le grandi imprese.

Possono, quindi, beneficiare di tale istituto tutti i soggetti titolari di reddito d'impresa, individuabili in base all'art. 55 del D.P.R. n. 917/1986 e ss.mm.ii. (TUIR),

indipendentemente dalla natura giuridica assunta, con esclusione tuttavia delle imprese che:

- si trovano in difficoltà finanziaria come definite dagli "Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà" di cui alla comunicazione della Commissione europea 2014/C 249/01 del 31 luglio 2014);
- operano in alcuni settori, tra cui quelli 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.

Tali esclusioni derivano dall'espressa scelta effettuata dal legislatore con l'art. 1, comma 100, della Legge n. 208 del 2015. Pertanto, il credito d'imposta potrà essere riconosciuto ai soggetti operanti in tutti i settori di attività con la sola esclusione degli ambiti predetti.

Occorre tener presente che, ai fini dell'individuazione del settore di appartenenza, si tiene conto del codice attività (sulla base della classificazione delle attività economiche adottata dall'Istat con la tabella ATECO 2007) riferibile alla struttura produttiva presso la quale è realizzato l'investimento oggetto dell'agevolazione richiesta.

Gli investimenti ammessi al beneficio sono rappresentati dagli acquisti, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di macchinari, attrezzature e impianti nuovi da destinare a strutture produttive già esistenti o da impiantare nei territori agevolabili.

I beni ammissibili al credito devono rientrare in un progetto di "investimento iniziale", per come definito dalla Commissione europea (Reg. UE 651/2014), riguardante:

- la creazione di un nuovo stabilimento;
- l'ampliamento della capacità di uno stabilimento esistente;
- la diversificazione della produzione di uno stabilimento per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente o un cambiamento fondamentale del processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente.

Tali beni devono, inoltre, presentare le seguenti caratteristiche:

- devono essere strumentali rispetto all'attività svolta, strumentalità che può essere collegata alla natura del bene stesso, quindi alle sue caratteristiche intrinseche o alla sua destinazione nell'attività di riferimento;
- devono essere di uso durevole;
- devono essere idonei per l'utilizzo come strumento di produzione nel processo produttivo.

Il credito d'imposta, introdotto dalla legge di stabilità del 2016, costituisce un meccanismo agevolativo per favorire gli investimenti delle imprese nel Mezzogiorno d'Italia, la cui operatività va valutata nel quadro normativo nazionale ed europeo in materia di incentivi alle imprese in relazione soprattutto alle regole stabilite per gli

aiuti di Stato a finalità regionale nel periodo 2014/2020. Tale meccanismo fiscale si configura come un vero e proprio "aiuto di Stato". Da un lato, infatti, non risulta cumulabile con altri incentivi qualificabili come aiuti di stato, compresi quelli in regime *de minimis*, sebbene non vengano superate le percentuali massime di aiuto fissate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 C (2014) 6424 final del 16 settembre 2014. Dall'altro, non si esclude la possibilità di fruire sugli stessi beni oggetto di agevolazione di misure di incentivazione a carattere generale, non qualificabili come aiuti di Stato (in quanto "non selettivi") e, dunque, anche del super ammortamento stabilito dalla stessa legge di stabilità.

Alle imprese attive nel settore della produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura, disciplinato dal Regolamento UE n. 1379/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, e nel settore della trasformazione e della commercializzazione di prodotti agricoli e della pesca e dell'acquacoltura, che effettuano l'acquisizione di beni strumentali nuovi, gli aiuti sono concessi nei limiti e alle condizioni previsti dalla normativa europea in materia di aiuti di Stato nei settori agricolo, forestale e delle zone rurali e ittico.

Sono, inoltre, fissate delle soglie massime di costo complessivo ammissibile per ciascun progetto d'investimento, pari a:

- 1,5 milioni di euro per le piccole imprese;
- 5 milioni di euro per le medie imprese;
- 15 milioni di euro per le grandi imprese.

Le intensità dell'aiuto andranno, in ogni caso, applicate all'investimento netto, determinato sottraendo dal costo complessivo dei beni acquistati (nel rispetto dei limiti massimi di importo ammissibile) gli ammortamenti dedotti nel periodo d'imposta, relativi alle medesime categorie dei beni d'investimento della stessa struttura produttiva, ad esclusione degli ammortamenti dei beni che formano oggetto dell'investimento agevolato.

L'agevolazione è correlata alla quota del costo complessivo degli investimenti eccedente gli ammortamenti dedotti nel periodo d'imposta relativi alle medesime categorie di beni d'investimento (della stessa struttura produttiva, esclusi gli ammortamenti dei beni oggetto dell'investimento agevolato).

La fruizione del credito di imposta da parte delle imprese beneficiarie potrà avvenire esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs n. 241/1997, a decorrere dal periodo d'imposta in cui è stato effettuato l'investimento. L'aiuto dovrà essere indicato nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta di maturazione dello stesso e nelle dichiarazioni dei redditi relative ai periodi d'imposta successivi, fino a quello nel quale si conclude l'utilizzo.

L'operatività del credito d'imposta per le imprese del Meridione ha subito un significativo ampliamento con l'art. 7-*quater* della legge di conversione del D.L. n. 243/2016 (Decreto Sud), recante "Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del

Mezzogiorno". L'attuale formulazione prevede un credito di imposta "potenziato", in quanto lo stesso è attribuito nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020, la cui percentuale varia a seconda della Regione e delle dimensioni aziendali. Quindi, per gli investimenti nelle aree ammissibili agli aiuti a finalità regionale (ai sensi dell'art. 107, par. 3, lett. a), del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea - TFUE (ad es. Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia e Sardegna) sono previsti i seguenti massimali di intensità:

- 45% per le piccole imprese;
- 35% per le medie imprese;
- 25% per le grandi imprese.

Per effetto delle modifiche apportate, il credito d'imposta è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquistati, nel limite massimo (ora raddoppiato per piccole e medie imprese) per ciascun progetto d'investimento di:

- 3 milioni di euro per le piccole imprese (in luogo del limite di 1,5 milioni);
- 10 milioni di euro per le medie imprese (in luogo di 5 milioni);
- 15 milioni di euro per le grandi imprese (come resta fissato nella disciplina previgente).

Inoltre, viene soppressa la disposizione in base alla quale la quota del costo complessivo dei beni agevolati che rileva è quella che eccede gli ammortamenti dedotti nel periodo d'imposta relativi alle medesime categorie dei beni d'investimento della stessa struttura produttiva. Pertanto, d'ora in poi il *bonus* va calcolato non più al netto, ma al lordo degli ammortamenti.

Viene eliminato il divieto di cumulo con gli aiuti *de minimis* e con altri aiuti di Stato che abbiano a oggetto i medesimi costi ammessi al beneficio. Come espressamente disciplinato dalla norma, la piena concomitanza tra il credito d'imposta e gli altri aiuti di Stato è ammessa "a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità o dell'importo di aiuto più elevati consentiti dalle pertinenti discipline europee di riferimento". Sul tema della cumulabilità è stato chiaramente evidenziato dall'Agenzia delle entrate che il previgente divieto di cumulo continua a trovare applicazione con riferimento alle acquisizioni di beni effettuate entro il 28 febbraio 2017 (circolare n. 12/E del 13 aprile 2017).

La nuova disciplina, difatti, non ha efficacia retroattiva e trova applicazione solo con riferimento alle acquisizioni di beni strumentali effettuate a partire dalla data della sua entrata in vigore (1° marzo 2017) e fino al 31 dicembre 2019, secondo le regole generali del TUIR.

Il budget a disposizione per questo sostegno agli investimenti al Sud è pari a 617 milioni di euro per ciascuno degli anni di applicazione dell'incentivo (2016, 2017, 2018 e 2019), ma una parte di tale stanziamento (250 milioni di euro annui) è a valere, relativamente alle agevolazioni concesse alle piccole e medie imprese, sulle risorse europee e di cofinanziamento nazionale previste nel Programma operativo nazionale "Imprese e competitività 2014-2020" FESR (PON) e nei Programmi operativi 2014-2020 relativi al

Fondo europeo di sviluppo regionale delle Regioni in cui si applica l'incentivo (POR). Quest'ultima comporterà, come conseguenza, che le imprese ricadenti nell'ambito di ammissibilità di tali programmi operativi, per poter beneficiare dell'aiuto utilizzando le risorse loro specificamente dedicate, dovranno anche attenersi alle specifiche disposizioni attuative emanate dalle Amministrazioni titolari dei programmi stessi.
D'altronde, come evidenziato dall'Amministrazione finanziaria con la circolare n. 34/E/2016, volta a fornire alcune delucidazioni sul corretto utilizzo del credito d'imposta per il Mezzogiorno introdotto dalla legge di stabilità 2016, una limitazione deriva dall'utilizzo delle risorse PON e POR: difatti, qualora la copertura finanziaria dell'agevolazione sia effettuata con tali fondi, l'incentivo potrà essere destinato alle sole PMI ricadenti nei territori delle Regioni interessate, con esclusione, quindi, delle grandi imprese.

2.2.2 Novità normative introdotte dal D.L. n. 91/2017, conv. dalla l. n. 123/2017, ed operanti nell'area ZES

Ai sensi dell'art. 5 del D.L. n. 91/2017, il credito d'imposta di cui all'art. 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è commisurato, in relazione agli investimenti effettuati nelle ZES, alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento di:

- 50 milioni di euro.

Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo art. 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.
Risultano, quindi, centrali le caratteristiche del credito d'imposta introdotto dalla legge n. 208/2015 per valutare la portata e l'operatività di tale istituto nell'ambito di una zona economica speciale.
Il D.L. n. 91/2017, prevede per le imprese che operano all'interno di una ZES l'ampliamento del credito d'imposta introdotto dalla Legge di stabilità del 2016: il credito d'imposta risulta essere più consistente perché commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti, entro il 31 dicembre 2020, fino a un ammontare massimo, per ogni progetto di investimento, di 50 milioni di euro.

2.3 Iperammortamento

2.3.1 Ricostruzione del quadro normativo

L'iperammortamento è stato introdotto dall'art. 1, comma 9, della Legge n. 232/2016 (Legge di bilancio 2017), "*al fine di favorire processi di trasformazione tecnologica e digitale secondo il modello «Industria 4.0», per gli investimenti in beni materiali strumentali nuovi compresi nell'elenco di cui all'allegato A annesso alla presente legge, il costo di acquisizione è maggiorato del 150 per cento*". Tale beneficio consiste nella possibilità di maggiorare del 150% il costo di acquisto di beni che soddisfano determinati requisiti. Deve, infatti, trattarsi della determinazione delle quote di

ammortamento ovvero dei canoni di leasing, del costo di acquisizione di alcuni beni materiali strumentali nuovi ad alta tecnologia, elencati nell'allegato A della legge n. 232/2016.

L'applicazione di tale misura riguarda gli investimenti effettuati nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2017 e il 31 dicembre 2017; tale periodo temporale può estendersi sino al 30 settembre 2018 purché entro il 31 dicembre 2017 il relativo ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura pari ad almeno il 20% del costo di acquisizione. Ne discende che se l'effettuazione dell'investimento avviene al di fuori del periodo agevolato non si potrà usufruire della maggiorazione del 150%.

L'imputazione degli investimenti al periodo di vigenza dell'agevolazione segue le regole generali della competenza previste dall'art. 109, commi 1 e 2, del TUIR.

Per fruire dell'iperammortamento del 150%, è richiesto che l'impresa produca una dichiarazione sostitutiva del legale rappresentante in cui si attesti che il bene possiede i requisiti di cui all'allegato A della legge di bilancio 2017, nonché che sia interconnesso. Inoltre, nel caso in cui l'investimento ecceda l'importo di euro 500.000 per l'attestazione è necessaria la redazione di una perizia tecnica giurata rilasciata da un ingegnere o da un perito industriale o da un ente di certificazione accreditato.

2.3.2 Novità introdotte dal D.L. n. 91/2017, conv. dalla L. n. 123/2017 e dalla legge di bilancio 2018, ed operanti nell'area ZES

Il D.L. n. 91/2017 prevede la proroga dell'iperammortamento introdotto dall'art. 1, comma 9, della Legge n. 232/2016. Tale beneficio potrà essere applicato agli investimenti effettuati dal 1°gennaio al 31 dicembre 2017 ovvero fino al 30 settembre 2018 - e non più fino al 30 giugno 2018, come previsto dalla norma originaria - a condizione che entro l'anno in corso il relativo ordine d'acquisto sia stato accettato dal venditore e sia stato pagato un acconto almeno pari al 20% del costo di acquisizione.

La legge di bilancio 2018 (L. n. 205/2017) prevede una proroga delle agevolazioni di cui all'art. 1, comma 9 e 10, della Legge 11 dicembre 2016, n. 232, riguardanti gli investimenti in beni materiali strumentali nuovi e immateriali funzionali alla trasformazione tecnologica e/o digitale in chiave Industria 4.0. Pertanto, l'iperammortamento è riconosciuto per gli investimenti effettuati entro il 31 dicembre 2018 ovvero fino al 31 dicembre 2019, a condizione che entro la data del 31 dicembre 2018 l'ordine risulti accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento di acconti in misura almeno pari al 20% del costo di acquisizione.

Tale beneficio fiscale spetta, pertanto, per gli investimenti effettuati sino al 31 dicembre 2020 dalle imprese localizzate nelle ZES, con la finalità di supportare e incentivare le imprese che investono in beni strumentali nuovi, in beni materiali e immateriali (software e sistemi IT) funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi.

2.4 Ulteriori misure

Le ulteriori misure che scaturiscono dal quadro normativo nazionale e dalle previsioni del D.L. n. 91 del 2017, conv. dalla L. n. 123/2017, per le imprese che operano all'interno di una ZES sono sintetizzabili come segue:

a) Incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali (credito di imposta agli investimenti, contratti di sviluppo, altri progetti già in corso);
b) Interventi per l'infrastrutturazione del territorio (PRT);
c) Accelerazione delle procedure doganali e agevolazioni doganali;
d) Esenzione o riduzione delle imposte sui redditi, sulle attività produttive e altre imposte (IRAP, IRES, IMU, TARES);
e) Disponibilità di terreni con canoni di locazione ridotti e utenze a tariffe agevolate;
f) Riduzione degli ostacoli burocratici;
g) Esenzioni o deroghe alla regolamentazione sui contratti di lavoro.

Di seguito si descrivono, in particolare, le misure di cui al punto a) per la parte relativa ai contratti di sviluppo, al punto c) per gli oneri doganali e al punto g) per gli oneri sociali.

2.5 Contratti di sviluppo

Riguardo gli incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali, oltre il credito di imposta e l'iperammortamento, di cui ai parr. 2.2 e 2.3, sono considerati anche i contratti di sviluppo.

Il contratto di sviluppo, introdotto dall'art. 43 del D.L. n. 112 del 2008 "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria", conv. dalla L. n. 133 del 2008, rappresenta un significativo strumento per fornire agevolazioni ed incentivi ai programmi di investimento di grandi dimensioni. L'operatività di tale strumento è stata realizzata con il decreto interministeriale del 24 settembre 2010, il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 11 maggio 2011 e la circolare 16 giugno 2011, n. 21364, come modificata dalla circolare 29 marzo 2013, n. 11345.

I contratti di sviluppo, volti al sostegno di programmi costituiti in uno o più progetti d'investimento, abbinati ad eventuali progetti di ricerca, sviluppo ed innovazione, sono finanziati dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), anche con il contributo delle Regioni coinvolte nei programmi, e la loro gestione è affidata ad Invitalia che è l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

La disciplina dei contratti di sviluppo ha subito delle modifiche con l'art. 3 del D.L. n. 69 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 98 del 2013, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia", che ha previsto il rifinanziamento dello strumento dei contratti di sviluppo di cui all'art. 43 del D.L. n. 112 del 2008, e ha demandato al Ministro per lo sviluppo economico il compito di definire le modalità e i

criteri per la concessione delle agevolazioni previste dallo strumento dei contratti di sviluppo. Tali disposizioni sono state successivamente attuate con il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 14 febbraio 2014.

Il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 9 dicembre 2014 e s.m.i. consente nel periodo di programmazione 2014-2020, la finanziabilità dei progetti in tre ambiti:

a) programmi di sviluppo industriali, compresi i programmi riguardanti l'attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli;
b) programmi di sviluppo per la tutela ambientale;
c) programmi di sviluppo di attività turistiche che possono comprendere, per un importo non superiore al 20% degli investimenti complessivi da realizzare, programmi destinati allo sviluppo delle attività commerciali.

Per i contratti di sviluppo è previsto un investimento complessivo minimo di 20 milioni di euro, tuttavia tale soglia si riduce a 7,5 milioni di euro qualora si tratti di attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli.

Sono, inoltre, stabiliti ulteriori limiti, in quanto il programma del soggetto proponente deve presentare spese ammissibili non inferiori:

- a 10 milioni di euro per quanto riguarda i programmi di sviluppo industriali e per la tutela ambientale;
- a 3 milioni di euro per quelli che riguardano esclusivamente attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli;
- a 5 milioni di euro per i programmi di sviluppo delle attività turistiche.

Per aumentare le potenzialità dello strumento del contratto di sviluppo, si è proceduto ad una modifica della disciplina per semplificare le modalità operative di tale strumento. In particolar modo, con il D.M. del 8 novembre 2016 il Ministro dello Sviluppo Economico ha integrato e modificato le disposizioni attuative dettate con il decreto del 9 dicembre 2014 (come modificato dal decreto del 9 giugno 2015), prevedendo:

- una riduzione dei tempi di istruttoria e di approvazione;
- una corsia semplificata (fast track) per i progetti che:
    - rivestono una particolare rilevanza strategica e che hanno investimenti pari o superiori a 50 milioni di Euro (ovvero 20 milioni di euro se relativi al settore della trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli),
    - rientrano nel piano Industria 4.0,
    - prevedono un rilevante incremento occupazionale,
    - favoriscono l'attrazione di investimenti diretti esteri.

I programmi di sviluppo possono essere realizzati da una o più imprese, italiane o estere, di qualsiasi dimensione e consentono di ottenere agevolazioni nelle seguenti forme, anche in combinazione tra loro:

- finanziamento agevolato, nei limiti del 75% delle spese ammissibili;
- contributo in conto interessi;

- contributo in conto impianti;
- contributo diretto alla spesa.

L'entità delle agevolazioni, nel rispetto dei limiti delle vigenti norme in materia di aiuti di Stato, è determinata sulla base della tipologia di progetto, dalla localizzazione dell'iniziativa e dalla dimensione di impresa, fermo restando che la tipologia di agevolazione erogabile con il contratto di sviluppo e l'eventuale combinazione di agevolazioni vengono definite durante la fase di negoziazione del contratto di sviluppo.

I beneficiari delle agevolazioni in particolare sono:

- l'impresa proponente, che promuove l'iniziativa imprenditoriale ed è responsabile della coerenza tecnica ed economica del contratto di sviluppo;
- le eventuali imprese aderenti, che realizzano progetti di investimento nell'ambito del contratto di sviluppo;
- i soggetti partecipanti agli eventuali progetti di ricerca, e sviluppo e innovazione.

Il contratto di sviluppo può, inoltre, essere realizzato da più soggetti in forma congiunta con il contratto di rete, che deve configurare una collaborazione effettiva, stabile e coerente rispetto all'articolazione delle attività, espressamente finalizzata alla realizzazione del progetto proposto. Per questi contratti di rete il D.M. 8 novembre 2016 ha eliminato il tetto minimo di spesa per le singole imprese: i limiti minimi degli investimenti devono essere, quindi, riferiti agli investimenti della rete nel suo complesso, e non si applicano i limiti riferiti ai progetti d'investimento del soggetto proponente e dei soggetti aderenti. Ne discende che per i contratti di sviluppo presentati da reti di impresa deve essere rispettata solamente la soglia di investimento minimo complessivo prevista, pari a 20 milioni di euro o 7,5 milioni di euro.

Ulteriori innovazioni normative sono state introdotte con i decreti ministeriali del 2016 e del 2017. Con il D.M. 8 novembre 2016 è stato anche prevista la possibilità di stipulare accordi di sviluppo tra il Ministero, Invitalia, l'impresa proponente e le eventuali Regioni cofinanziatrici per promuovere la realizzazione di programmi di interesse strategico per il territorio di riferimento. Mentre con il decreto 9 maggio 2017 è stata istituita una riserva, pari ad euro 229.125.000, a valere sull'assegnazione di risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (Deliberazione CIPE n. 25/2016) per il finanziamento degli Accordi di sviluppo.

La Regione Calabria ha siglato un Accordo di programma, volto a favorire l'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali e il consolidamento di quelle già esistenti attraverso il cofinanziamento dei Contratti di Sviluppo. In particolare, sono stati impegnati 145 milioni, attivando investimenti complessivi superiori a 280 milioni di euro circa, e coinvolge i seguenti settori: agroalimentare, turismo e cultura, logistica e trasporti, ICT e terziario innovativo, smart manufactoring, metalmeccanico, tutela ambientale e scienza.

L'impegno finanziario delle risorse messe a disposizione dalla Regione Calabria è pari a 65 milioni (il 44,83% del totale delle risorse destinate all'Accordo), di cui 60.900,000,00

a valere sulle assegnazioni di cui al Patto per lo Sviluppo della Calabria – Fondo Sviluppo e Coesione 2014/2020 e 4.100.000,00 derivanti dalle economie della Misura 4.1b del Por Calabria 2000/2006 allocati presso il Mise.

2.6 Procedure doganali

Riguardo le accelerazioni delle procedure doganali e agevolazioni doganali si descrive il funzionamento dello Sportello Unico Doganale e il rapporto tra mercato e area doganale per valutare l'operatività degli oneri doganali.

Lo Sportello Unico Doganale, prima che nell'ordinamento dell'Unione fosse introdotto un principio analogo, è stato previsto dalla L. n. 350 del 2013 (legge finanziaria per il 2004). Tale meccanismo è volto a semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e a concentrare i termini delle attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse. In tal modo, si vuole favorire un sistema di cooperazione e di coordinamento tra il sistema informatico dell'Agenzia delle dogane e quello degli altri enti e amministrazioni che intervengono nelle operazioni doganali, concedendo autorizzazioni, permessi, licenze o effettuando controlli diversi da quello doganale.

Tra i vantaggi dell'operatività di tale sportello vi è, ad esempio, la possibilità di presentare in via telematica la dichiarazione doganale senza attendere il rilascio di certificati e nulla osta, sanitari o veterinari, da parte delle competenti Autorità sanitarie.

I profili applicativi dello sportello unico doganale sono stati successivamente definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 242/2010, entrato in vigore il 29 gennaio 2011.

Il rapporto tra mercato e area doganale è utile per individuare le misure agevolative in materia di oneri doganali al fine di comprendere l'iter procedurale di gestione delle merci e i connessi oneri doganali applicabili.

La creazione del mercato unico ha agevolato i rapporti tra gli Stati membri dell'Unione europea, in considerazione soprattutto del venir meno delle barriere tariffarie e degli ostacoli tecnici tra gli Stati membri. Tale significativa modifica determina che le problematiche in materia doganale possano essere sostanzialmente affrontate in una duplice prospettiva: quella interna, rispetto alla quale le dogane hanno perso il ruolo di servizio responsabile della riscossione dei dazi doganali, delle accise e dell'IVA; quella esterna, in cui esse hanno invece mantenuto tale compito limitatamente ai prodotti importati dai Paesi terzi.

In particolar modo, nel caso in cui le merci attraversano le frontiere interne degli Stati membri, salvo alcune eccezioni relative alla prevenzione o investigazione dei reati, i controlli doganali sono stati pressoché aboliti. Difatti, le transazioni commerciali tra Stati membri sono qualificate non più come operazioni di importazione e/o esportazione, ma come acquisti e/o cessioni intracomunitarie aventi una propria e distinta disciplina.

Il concetto di origine delle merci è divenuto centrale per la corretta valutazione

dell'iter doganale, per la liquidazione dei tributi dovuti e per non incorrere in sanzioni derivanti dalla mancata osservazione di restrizioni all'importazione o all'esportazione. L'origine si riferisce in modo esclusivo alla nazionalità della merce all'atto della sua importazione in un altro Paese. Si tratta, pertanto, di un concetto che riguarda sostanzialmente il luogo in cui una merce e stata realizzata. L'origine va, dunque, distinta dalla provenienza che è invece il luogo da dove la merce giunge. Pertanto, è possibile che l'origine e la provenienza di uno stesso bene non coincidano.

Si distingue tra origine non preferenziale e origine preferenziale. Con il primo termine si fa riferimento ad un insieme di regole che ciascun Paese stabilisce in via generale ed uniforme nei confronti di tutti i Paesi partners; mentre l'origine preferenziale indica l'insieme di regole che consente ai prodotti importati da alcuni paesi, che soddisfano precisi requisiti, di ottenere benefici daziari all'importazione, in forza di un accordo tra i Paesi coinvolti.

La certificazione dell'origine preferenziale compete alle Autorità doganali (EUR1, ATR1, FORM A); quella dell'origine non preferenziale alle Camere di commercio (certificato di origine).

L'origine non preferenziale è una definizione determinata da ogni Paese secondo proprie esigenze interne e ricorre allorquando il bene è stato interamente ottenuto in un certo Stato. Dal punto di vista dei consumatori l'origine non preferenziale determina il c.d. "Made In" del prodotto, dal punto di vista delle aziende l'origine non preferenziale è collegata a tutte le misure all'importazione dei prodotti (divieti, contingenti, massimali, dazi antidumping e compensativi, etichettatura di origine) e si concretizza, a livello documentale, nel Certificato di Origine rilasciato dalla Camera di Commercio.

Per determinare l'origine dei prodotti, il criterio base è individuato dall'art. 60 del Codice Doganale, secondo cui sono originarie le merci interamente ottenute in un determinato paese o nell'Unione; sono interamente ottenute, in generale, le merci nella cui produzione interviene un solo Paese.

Se si tratta di merci alla cui produzione hanno contribuito due o più Paesi, cioè ottenute in un determinato Paese a mezzo di materie prime, semilavorati o anche di articoli finiti originari di altri paesi, si considereranno originarie del paese in cui è avvenuta l'ultima trasformazione o lavorazione sostanziale, economicamente giustificata ed effettuata in una impresa attrezzata a tale scopo, che si sia conclusa con la fabbricazione di un prodotto nuovo o abbia rappresentato una fase importante del processo di fabbricazione.

L'iter doganale riguarda l'arrivo nell'area doganale di una merce non comunitaria. Comporta la presentazione in dogana e la qualificazione iniziale come merci in custodia temporanea, in quanto entro 90 giorni dovranno o essere riesportate o vincolate a un regime doganale tra quelli previsti dal Codice doganale comunitario (immissione in libera pratica, regimi speciali):

- l''immissione in libera pratica consente alla merce non comunitaria di acquisire

la posizione doganale di merce comunitaria con applicazione dei dazi eventualmente dovuti e la possibilità di circolare all'interno dell'Unione europea. Successivamente, tale merce potrà essere immessa in consumo in uno Stato membro con la c.d. importazione definitiva, vale a dire quella operazione doganale che rende necessario il pagamento dei tributi previsti dalla normativa nazionale e che consente la nazionalizzazione della merce stessa.

- il regime di perfezionamento attivo, rientrante tra i regimi speciali, consente alle merci prodotte all'interno dell'Unione europea con materie prime importate da Paesi terzi di essere collocate sul mercato internazionale a condizioni maggiormente competitive. In particolare, può realizzarsi secondo due modalità:
    - con il sistema della sospensione, le merci non comunitarie destinate ad essere riesportate fuori dell'Unione, sotto forma di prodotti compensatori, sono sottoposte a lavorazione nel territorio doganale dell'Unione europea, per far subire loro una o più operazioni di perfezionamento, senza che tali merci siano soggette ai dazi all'importazione ed a misure di politica commerciale;
    - con il sistema del rimborso, sono sottoposte a lavorazione nel territorio comunitario merci immesse in libera pratica, in relazione alle quali l'operatore interessato può ottenere il rimborso o lo sgravio dei dazi all'importazione allorché le merci siano successivamente esportate fuori del territorio doganale dell'Unione europea sotto forma di prodotti compensatori.
- il deposito doganale consente di detenere, in luoghi appositamente autorizzati, merci non comunitarie, senza che le stesse siano soggette al pagamento dei dazi all'importazione ed alle misure di politica commerciale. Le merci non comunitarie vincolate al regime del deposito doganale possono formare oggetto di manipolazioni usuali volte a garantirne la conservazione, a migliorarne la presentazione o la qualità commerciale o a prepararne la distribuzione o la rivendita.

Riguardo le esenzioni o deroghe alla regolamentazione sui contratti di lavoro, si prendono in considerazione gli oneri sociali, vale a dire gli oneri a carico dell'impresa da corrispondere ai vari enti previdenziali ed assicurativi (INPS, INAIL, INPDAI, ecc.), al netto degli importi "fiscalizzati" in base a disposizioni di legge sulla fiscalizzazione degli oneri sociali.

La fiscalizzazione degli oneri sociali consente una riduzione degli oneri per il datore di lavoro in quanto una parte dei contributi sociali a suo carico sono presi a carico dallo Stato, che li copre attraverso le imposte. Pertanto, nei casi nei quali l'azienda può beneficiare di tale fiscalizzazione, ciò si traduce in una diminuzione del costo sostenuto per i contributi sociali a carico dell'impresa

In tal modo si riducono *le aliquote contributive* a carico del datore di lavoro, allo scopo di contenere il costo del lavoro. Si tratta, in pratica, di un sistema di finanziamento *fiscale* che fornisce agli enti previdenziali ed assistenziali i mezzi per realizzare gli scopi istituzionali senza gravare eccessivamente su imprese e lavoratori.
In gran parte dei casi descritti, l'introduzione di agevolazioni specifiche non può essere liberamente decisa dai Governi nazionali, ma sono necessari provvedimenti *ad hoc*, per i quali potrebbe essere richiesta la notifica alla Commissione europea per la verifica di coerenza con le normative europee, in particolare con l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in materia di aiuti di Stato.
Agli oneri derivanti dalle semplificazioni ed agevolazioni da riconoscere nell'area ZES e valutati complessivamente (con imputazione in base quota delle risorse destinata a sostenere interventi nelle Regioni per come individuate dalla normativa europea) dal D.L. n. 91/2017 in 25 milioni di euro nel 2018, 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione programmazione 2014-2020 di cui all'art.1, comma 6, della L. n. 147/2013.

2.7 Fondo di garanzia

È un'agevolazione del Ministero dello Sviluppo Economico introdotta con l'art. 2, comma 100, lett. a) della L. n. 662 del 1996. Con tale istituto è previsto un fondo di Garanzia volto a favorire l'accesso alle fonti finanziarie delle piccole e medie imprese mediante la concessione di una garanzia pubblica.

2.8 Legge 181/1989

La L. n. 181/1989 che ha convertito in legge, con modificazioni, il D.L. n. 120/1989, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia, è finalizzata al rilancio delle attività industriali, alla salvaguardia dei livelli occupazionali, al sostegno dei programmi di investimento e allo sviluppo imprenditoriale delle aree colpite da crisi industriale e di settore.
Il regime di incentivi inizialmente previsto dalla L. n. 181/1989 per le aree di crisi complessa è stato esteso con il D.L. n. 83/2012 alle aree di crisi non complessa. L'art. 27 di quest'ultimo decreto ha, infatti, previsto l'applicazione anche per le situazioni di crisi industriali diverse da quelle inizialmente individuate che presentano, comunque, un impatto significativo sullo sviluppo dei territori e sull'occupazione.
Questo intervento normativo rappresenta, pertanto, un incentivo per il rilancio delle aree interessate, mettendo a disposizione delle imprese la possibilità di ottenere un contributo a fondo perduto.
Per poter essere ammesse a tali agevolazioni le iniziative, ricadenti nelle aree individuate, devono prevedere la realizzazione di programmi di investimento produttivo e/o programmi di investimento per la tutela ambientale, eventualmente completati da progetti per l'innovazione dell'organizzazione.

Gli investimenti devono prevedere spese per almeno 1,5 milioni di Euro.
Le agevolazioni non possono superare il 75% dei costi ammissibili e sono erogate sotto forma di:

- contributo a fondo perduto in conto impianti;
- contributo a fondo perduto alla spesa;
- finanziamento agevolato.

I beneficiari di tali agevolazioni sono piccole, medie e grandi imprese, costituite in forma di società di capitali, incluse le società cooperative e le società consortili e le imprese estere che prevedono programmi di riqualificazione delle aree di crisi industriali e un programma occupazionale da realizzarsi entro 12 mesi.
Con il D.M. (MISE) del 4 aprile 2016 sono stati individuati i territori delle aree di crisi non complessa e si è proceduto alla definizione dei criteri per l'individuazione dei territori candidabili per la concessione delle agevolazioni di cui alla L. n. 181/89.
La Regione Calabria con D.G.R. n. 423/2016 ha approvato l'elenco dei territori regionali candidabili alle agevolazioni.
Successivamente con Decreto del Direttore generale per la politica industriale, la competitività e le piccole e medie imprese e la Direzione generale per gli incentivi alle imprese del 19 dicembre 2016 è stato definito l'elenco dei territori individuati.
Con il D.M. (MISE) del 31 gennaio 2017 sono state ripartite le risorse finanziarie destinate alla reindustrializzazione alle aree di crisi. Tali risorse sono ripartite:

- 124.000.000,00 Euro del Fondo per la crescita sostenibile ai programmi di investimento da agevolare nelle aree di crisi industriale non complessa tramite procedura valutativa con procedimento a sportello, di cui euro 44.000.000,00 accantonati, per un anno dalla data di apertura dello sportello (4 aprile 2017), in favore degli interventi disciplinati da accordi di programma;
- 80.000.000,00 Euro del Programma operativo nazionale «Imprese e competitività» 2014-2020 FESR agli interventi nelle aree di crisi localizzate nelle regioni in ritardo di sviluppo (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) disciplinati da accordi di programma, di cui 45.000.000,00 Euro accantonati in favore degli accordi di programma relativi ad aree di crisi industriale complessa sottoscritti entro il 31 dicembre 2017.

Occorre, tuttavia, considerare che le domande presentate richiedono, come da comunicazione Invitalia del 5 aprile 2017, un fabbisogno finanziario superiore alla dotazione finanziaria stabilita con D.M. 31 gennaio 2017. Tale situazione ha condotto alla chiusura dello sportello per la ricezione delle domande ammissibili.
Per valutare i criteri di riparto delle risorse nazionali, a fronte del parere favorevole della Conferenza espresso il 22 giugno 2017, è stato espresso l'accordo delle regioni a cofinanziare gli accordi di programma nella misura del 20%.
Con il D.M. (MISE) del 9 agosto 2017 sono state previste le risorse destinate agli interventi nelle aree di crisi non complessa disciplinati da accordi di programma, pari a 99.000.000,00 Euro.

In relazione alla Regione Calabria, l'art. 1, comma 1, del D.M. 9 agosto 2017 ha previsto un ammontare totale delle risorse pari a 5.978.285 Euro per il finanziamento degli accordi di programma nelle aree di crisi non complessa riguardanti la regione. Tale importo risulta ripartito in:

- 2.390.176,00 Euro a valere sulle risorse del Fondo per la Crescita sostenibile;
- 3.588.190,00 Euro sulle risorse del Programma operativo "Imprese e competitività" 2014-2020 FESR, Asse III-Competitività PMI.

La Regione Calabria, con D.G.R. n. 95/2018, ha stabilito di destinare quale cofinanziamento per la copertura degli accordi di programma la somma di 4.059.990,00 Euro, quantità decisamente più alta delle risorse di cui all'art. 1, comma 1, lett. c), del D.M. (MISE) 31 gennaio 2017 e all'art. 1, comma 2, lett. b), del D.M. 7 giugno 2017.

2.9 Zone Franche Urbane

Con decreto direttoriale 13 gennaio 2014, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 21 del 27 gennaio 2014, è stato adottato il bando per l'attuazione dell'intervento in favore delle micro e piccole imprese localizzate nelle Zone Franche Urbane (ZFU) della Regione Calabria di cui al Decreto interministeriale del 10 aprile 2013.

L'intervento ha previsto la concessione di agevolazioni sotto forma di esenzioni fiscali e contributive in favore di imprese di micro e piccola dimensione localizzate nelle Zone Franche Urbane. Il decreto stabilisce, in attuazione di quanto previsto all'articolo 37 del Decreto-Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, le condizioni, i limiti, le modalità e i termini di decorrenza delle agevolazioni fiscali e contributive nelle regioni dell'Obiettivo "Convergenza". La dotazione finanziaria complessiva destinata alla Regione Calabria è di 54,88 milioni di euro.

2.10 Artigianato

Le specificità del settore artigianato nell'ambito del sistema economico e produttivo nazionale hanno condotto ad una serie di interventi a livello nazionale e regionale per assicurarne lo sviluppo e la valorizzazione. In tale direttrice si inserisce, innanzitutto, la L.R. n. 25/1980 "Interventi diretti ad agevolare l'accesso al credito e la cooperazione delle imprese artigiane", con la quale si prevede la possibilità per la Regione di concorre allo sviluppo dell'impresa artigiana mediante la concessione di specifici contributi agli investimenti e al capitale circolante. Nonché la L.R. n. 15/2002, "Norme sulla tutela, il recupero e la promozione dell'artigianato artistico e tipico della Calabria", volta al conseguimento dei fini di tutela e di sviluppo dell'artigianato ed alla valorizzazione delle produzioni artigiane.

In tale contesto normativo, la Regione Calabria con D.G.R. n. 580/2017 ha approvato il "Documento strategico per il sostegno e lo sviluppo dell'artigianato calabrese". Con tale documento si definiscono una serie di interventi a sostegno degli investimenti e del

circolante della micro impresa e dell'impresa artigiana, attraverso un sistema di incentivi mirati ad abbattere il costo del denaro e i costi di garanzia sussidiaria rilasciati dai confidi. Le risorse utilizzabili a tal fine sono state stabilite in una prima somma pari a 2.050.000,00 Euro.

Il Documento predetto si pone l'obiettivo di definire un piano strategico e programmatico per il settore dell'artigianato calabrese attraverso un duplice intervento:

- potenziamento della presenza delle imprese artigiane sui mercati esteri;
- sostegno all'innovazione di processo e di prodotto attraverso nuovi investimenti che prevedano la sostituzione dei macchinari obsoleti con altri più innovativi.

In particolare, per il sostegno agli investimenti e allo sviluppo di impresa, si evidenzia la necessità di procedere alla costituzione di un Fondo Regionale finalizzato all'erogazione di contributi in conto interessi a valere su finanziamenti ammissibili. È prevista, inoltra, la possibilità di affiancare a tale contributo un ulteriore intervento finanziario per le spese correlate al rilascio di eventuali garanzie sussidiarie.

Nell'ambito degli investimenti ammissibili rientrano:

- acquisto di attrezzature, macchinari ed impianti, nuovi o usati, o ristrutturazione ed ampliamento dei laboratori. Con un investimento massimo di 70.000 Euro con piano di ammortamento di 5/7 anni;
- acquisto di scorte di magazzino, incluse quelle già acquistate comprovate da fatture quietanzate con allegati i titoli di pagamento non oltre 6 mesi antecedenti la data di presentazione delle domande. Con un investimento massimo agevolabile pari a 35.000 Euro, con un piano di ammortamento di 3/5 anni.

3 Iniziative correlate a ricerca e sviluppo

Considerando il POR 2014-2020 le azioni maggiormente rispondenti all'obiettivo del sostegno della competitività delle imprese sono descritte di seguito.

Azione 1.1.2 Sostegno per l'acquisto di servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale delle imprese

l'Azione sostiene a supporto delle micro e piccole imprese regionali sia la rilevazione dei fabbisogni di innovazione che l'erogazione di servizi e incentivi, nella forma del voucher, per l'acquisizione di servizi di innovazione che possano contribuire efficacemente a migliorarne le performance produttive, organizzative e commerciali. L'azione, concentrata esclusivamente nelle aree di innovazione individuate dalla S3, ha come obiettivo di incrementare la domanda d'innovazione, stimolare processi innovativi di ridotta entità e facile attuazione in grado di far emergere i fabbisogni non espressi delle piccole realtà produttive sostenendo le imprese nella realizzazione di investimenti per l'acquisizione di servizi innovativi. Tale sistema di aiuti va ad integrare gli interventi per la competitività delle PMI di cui all'Asse 3 del POR (Competitività dei sistemi produttivi)

L'azione sostiene:

- la rilevazione dei fabbisogni di innovazione delle micro e piccole imprese regionali sostenendo interventi di sistema;
- la concessione di voucher a micro e piccole imprese per l'acquisizione di servizi per l'innovazione.

Tipologia indicativa di beneficiari

Piccole e medie imprese (PMI) singole e associate, enti pubblici e privati.

Azione 1.1.4 – Sostegno alle attività collaborative di R&S per lo sviluppo di nuove tecnologie sostenibili, di nuovi prodotti e servizi

La Regione ritiene strategico rafforzare gli investimenti in R&S da parte delle imprese e tale azione sarà volta a rafforzare le interazioni delle imprese con il sistema di offerta di innovazione. I Poli di Innovazione rappresentano una modalità di intervento da perseguire, in continuità con il precedente ciclo programmatico, per favorire tra le imprese che vi aderiscono la "generazione e la condivisione di conoscenza", la ricerca industriale, nonché lo sviluppo precompetitivo e sperimentale di nuove tecnologie, prodotti e servizi. In Calabria sono operativi 7 Poli di Innovazione che fungono da stimolo per l'attività innovativa, contribuendo al trasferimento tecnologico. Nel periodo 2014-2020 si intende promuovere una maggiore apertura verso reti e cluster nazionali ed europei. L'azione sarà svolta in sinergia con le azioni 1.5.1, 1.2.1 e 1.2.2 e interverrà sostenendo:

- progetti di R&S realizzati in modalità cooperativa tra imprese e soggetti del sistema della ricerca e dell'innovazione (Poli d'innovazione, centri di ricerca pubblici e privati) coerenti con le aree di innovazione della S3. La progettualità sarà orientata selettivamente verso: la collocazione su traiettorie tecnologiche maggiormente di frontiera; l'impiego di giovani ricercatori (di ricercatori (dottori di ricerca e laureati magistrali con profili tecnico-scientifici); il potenziale sfruttamento industriale dei risultati della ricerca;
- servizi immateriali, qualificati e connessi all'avvio di processi di innovazione in ambito gestionale, produttivo, tecnologico e/o organizzativo finalizzati al sostegno della domanda di innovazione da parte delle imprese – in primis PMI ed imprese innovatrici – aderenti ai Poli;
- attività di animazione, tutoraggio e accompagnamento, ecc. funzionali a stimolare la predisposizione di progetti di ricerca e sviluppo e la "domanda" di servizi per l'innovazione (da acquisire sul libero mercato) da parte delle imprese aderenti ai Poli.

Tipologie indicative di beneficiari

Enti di ricerca pubblici e privati, imprese.

Azione 1.1.5 Sostegno all'avanzamento tecnologico delle imprese attraverso il finanziamento di linee pilota e azioni di validazione precoce di prodotti e di dimostrazione su larga scala

L'azione sostiene la realizzazione di progetti di convalida industriale e di definizione dei processi di industrializzazione. Pertanto, l'obiettivo è quello di supportare le imprese nelle fasi di definizione/validazione di un nuovo prodotto/servizio ai fini della verifica di fattibilità e della messa in produzione.

L'azione sostiene:

- la ricognizione, la verifica e la catalogazione continuativa delle attività e dei prodotti di ricerca pubblica ai fini della valorizzazione industriale;
- la realizzazione delle attività funzionali alla validazione e alla concreta applicabilità industriale di un risultato della ricerca o di un concetto di prodotto/servizio, anche attraverso la progettazione e la realizzazione di prototipi sviluppati in base alle proprie specifiche esigenze, e/o
- la successiva fase di messa a punto dei processi di industrializzazione, ai fini della commercializzazione.

Si specifica che saranno finanziati progetti di valorizzazione inclusi nelle aree di innovazione della S3. L'azione interverrà sostenendo anche:

- la valorizzazione industriale e commerciale delle attività e dei prodotti della ricerca pubblica;
- la concessione di voucher per la messa a punto di processi di industrializzazione dei risultati della ricerca.

Tipologie indicative di beneficiari
Enti pubblici e privati, imprese.

Azione 1.3.3 Interventi a supporto della qualificazione dell'offerta dei servizi ad alta intensità di conoscenza e ad alto valore aggiunto tecnologico
L'azione interviene nel settore dei servizi del terziario innovativo rafforzando il ruolo delle imprese di servizi ad alto valore aggiunto nello sviluppo regionale nell'ambito delle aree di innovazione della S3. Saranno sostenuti prioritariamente progetti ed iniziative volti a qualificare l'offerta di servizi avanzati, a valorizzare l'open data ovvero a produrre data set di open data significativi valorizzando il patrimonio informativo pubblico, a favorire l'utilizzo delle tecnologie della comunicazione e dell'informazione, a migliorare la competitività, il livello di innovazione e la presenza sui mercati esteri.
L'azione sostiene:

- la prototipazione e la sperimentazione di servizi innovativi;
- la promozione e l'incontro domanda-offerta di servizi innovativi;
- l'accesso nelle varie fasi di creazione e consolidamento delle imprese del terziario innovativo attraverso strumenti di ingegneria finanziaria.

Tipologie indicative di beneficiari
Enti pubblici e privati, Aggregazioni pubblico-private, Organismi di ricerca, Imprese

Azione 1.4.1 Sostegno alla creazione e al consolidamento di start-up innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e alle iniziative di spin-off della ricerca
L'azione sostiene lo sviluppo e la qualificazione del sistema produttivo regionale attraverso la promozione e la creazione di nuove imprese innovative (spin off della ricerca, start up e microimprese innovative), nelle aree di innovazione della S3. Si prevede la realizzazione di un insieme diversificato e integrato di azioni, in grado di sostenere l'intero percorso di creazione delle neo-imprese, dalla fase di definizione della semplice idea di business a quella di avvio e sviluppo dell'attività imprenditoriale, all'incubazione.
L'azione sostiene:

- Attività di animazione territoriale e scouting, percorsi di pre-incubazione delle idee di business, attraverso fasi di training formativo e di coaching/mentorship, per sviluppare progetti d'impresa sostenibili;
- Incentivi per lo svolgimento di test sperimentali finalizzati a verificare e/o dimostrare aspetti tecnici e/o prestazionali rilevanti ai fini delle proteggibilità e/o della commercializzazione dei risultati della ricerca;
- Incentivi per la creazione e l'avvio di spin off e start up innovative e la realizzazione di progetti di ricerca industriale, sviluppo sperimentale, trasferimento tecnologico e di know-how, innovazione organizzativa, anche attraverso interventi di ingegneria finanziaria varie (pre-seed, seed, venture

capital, equity);

- Erogazione di servizi di incubazione alle imprese nei primi anni di vita (incubazione "fisica", accesso ai servizi logistici, erogazione di consulenze specialistiche, utilizzo della strumentazione dei laboratori degli Atenei e degli Enti di Ricerca Regionali, networking, formazione tecnica e imprenditoriale, ecc.);
- Potenziamento e qualificazione degli incubatori esistenti e creazione di nuovi incubatori e di fab-lab, sulla base di piani di sviluppo che ne evidenzino la capacità prospettica di autosostenersi.

Tipologie indicative di beneficiari

Enti pubblici e privati, Aggregazioni pubblico-private, Organismi di ricerca, imprese

Azione 3.3.1 Sostegno al riposizionamento competitivo, alla capacità di adattamento al mercato, all'attrattività per potenziali investitori, dei sistemi imprenditoriali vitali delimitati territorialmente.

L'azione sostiene la realizzazione di operazioni integrate riguardanti: (i) misure di aiuto per le imprese e (II) la qualificazione dell'offerta di infrastrutture e servizi di supporto alla competitività delle imprese esistenti e all'insediamento di nuove, secondo il modello delle APEA – Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate.

L'azione sarà realizzata in raccordo con gli interventi cofinanziati dal FSE riguardanti il rafforzamento di presidi formativi e di istruzione tecnica, l'adeguamento delle competenze dei lavoratori ai fabbisogni emergenti anche da nuove opportunità di mercato, il sostegno alla creazione di nuova occupazione anche di tipo autonomo.

Tipologia indicativa di beneficiari

Piccole e medie imprese (PMI) singole e associate, enti pubblici e privati.

Azione 3.1.3 Attrazione di investimenti mediante sostegno finanziario in grado di assicurare una ricaduta sulle PMI a livello territoriale

L'azione intende contribuire all'apertura del sistema produttivo regionale, favorendo l'attrazione di imprese esterne nel territorio calabrese, in un'ottica di integrazione produttiva e commerciale con i sistemi e le filiere produttive presenti nella Regione e privilegiando le aree di innovazione della S3. L'azione è da attuarsi con procedure negoziali, ed in collegamento con misure di contesto anche nell'ambito di strategie integrate di sviluppo locale nonché con le politiche e le azioni di internazionalizzazione del sistema produttivo.

Tipologia indicativa di beneficiari

Piccole e medie imprese (PMI) singole e associate.

Azione 3.6.1 Potenziamento del sistema delle garanzie pubbliche per l'espansione del credito in sinergia tra il sistema nazionale e il sistema regionale di garanzia, favorendo forme di razionalizzazione che valorizzino anche il ruolo dei confidi più

efficienti ed efficaci. L'azione sostiene: la costituzione o il rafforzamento di fondi di ingegneria finanziaria a sostegno degli investimenti produttivi tangibili e intangibili, della ricerca e dell'innovazione; la costituzione, il rafforzamento o la compartecipazione a fondi di garanzia gestiti da confidi e intermediari finanziari iscritti all'albo dei soggetti vigilati.

Tipologia indicativa di beneficiari

Piccole e medie imprese (PMI) Enti pubblici e privati.

Azione 3.6.4 Contributo allo sviluppo del mercato dei fondi di capitale di rischio per lo start-up d'impresa nelle fasi pree-seed, seed, early stage

La realizzazione di strumenti finanziari a sostegno delle nuove imprese rappresenta un elemento importante per favorire lo sviluppo e l'ampliamento della base produttiva, soprattutto nell'attuale fase di crisi economica e finanziaria, in cui risulta particolarmente complesso ed oneroso per gli operatori accedere alle tradizionali forme di credito. Per favorire e assecondare gli investimenti delle imprese regionali, con particolare riferimento a quelle innovative e ad alto contenuto tecnologico, si prevede la creazione di strumenti finanziari per l'accesso a capitale di rischio a sostegno dello sviluppo e dell'espansione delle strutture aziendali. Tali strumenti dovranno essere in grado, pertanto, di rispondere sia alle esigenze di start up (venture capital) che di espansione (equity) delle imprese. L'azione si attua in coerenza con quanto previsto nell'OT1 per quanto riguarda il sostegno alla nascita di imprese spin off e microimprese innovative e nelle aree di innovazione della S3. L'azione sostiene la promozione e la realizzazione di strumenti finanziari per l'accesso a capitale di rischio nelle fasi di start up e di espansione delle imprese.

Tipologia indicativa di beneficiari

Piccole e medie imprese (PMI), Enti pubblici e privati.

Azione 10.1.7 Percorsi formativi di IFP, accompagnati da azioni di comunicazione e di adeguamento dell'offerta in coerenza con le direttrici di sviluppo economico e imprenditoriale dei territori per aumentarne l'attrattività

L'azione sostiene i progetti promossi dalle istituzioni scolastiche e formative, riguardanti, a titolo esemplificativo:

- percorsi formativi a carattere professionalizzante in relazione a fabbisogni occupazionali e peculiari connotazioni e esigenze del sistema economico;
- percorsi di IFP attraverso l'attribuzione differenziata in funzione della qualità dei percorsi, al fine di incentivare maggiormente quei percorsi che più rispecchiano le esigenze del tessuto economico territoriale e che offrono ai ragazzi una migliore preparazione;
- percorsi formativi personalizzati che possano contribuire a far ritrovare la motivazione per concludere il percorso scolastico precedentemente abbandonato.

Livello di integrazione - La programmazione dei singoli interventi sarà effettuata tenendo in considerazione quanto previsto dal PON"Per la Scuola" con riferimento alle azioni 10.1.1 e 10.1.6, e con l'obiettivo, in merito ad analoghe azioni proposte dall'Amministrazione centrale, di allargare la platea dei destinatari. Le azioni saranno realizzate in connessione funzionale con gli interventi sugli ambienti di apprendimento previsti dal FESR.
Target group - Studenti, giovani, famiglie.
Beneficiari - Amministrazione Regionale, anche attraverso enti in house, Università; MIUR; Istituti scolastici; Organismi di formazione.

Azione 10.6.2 Azioni formative professionalizzanti connesse con i fabbisogni dei sistemi produttivi locali, e in particolare rafforzamento degli IFTS, e dei Poli tecnico professionali in una logica di integrazione e continuità con l'Istruzione e la formazione professionale iniziale e in stretta connessione con i fabbisogni espressi dal tessuto produttivo
L'azione sostiene i progetti promossi da istituzioni universitarie ed equivalenti, scolastiche, di formazione professionale, poli e reti riguardanti, a titolo esemplificativo:

- il rafforzamento degli IFTS e dei Poli tecnico professionali in connessione con i fabbisogni espressi dal tessuto produttivo;
- percorsi di alternanza e azioni laboratoriali.

Gli interventi intendono supportare, in particolare, l'evoluzione del complessivo sistema di offerta di istruzione e formazione attraverso la promozione ed il sostegno di poli e reti, anche in relazione specifica con i singoli territori, nei quali vadano ad integrarsi le diverse tipologie di attori chiave dei processi di apprendimento.

4 Provvedimenti regionali specifici

In questa sezione vengono richiamate le specifiche azioni che sono state attivate rispetto ad aspetti specifici dei sistemi produttivi ma con valenza su tutto il territorio regionale (Fig. 10).

4.1 Bando "Macchinari ed Impianti" del 17.10.2016 per il sostegno alla riorganizzazione e ristrutturazione aziendale (dotazione finanziaria complessiva è di euro 25.000.000, a valere sull'Azione 3.1.1 "Aiuti per investimenti in macchinari, impianti e beni intangibili, e accompagnamento dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale" del POR Calabria FESR FSE 2014-2020);

4.2 Bando "internazionalizzazione" del 28.10.2016, per sostenere i processi di internazionalizzazione delle PMI (dotazione finanziaria di euro 3.500.000, a valere sull'Azione 3.4.2 "Incentivi all'acquisto di servizi per l'internazionalizzazione delle PMI" del POR Calabria FESR FSE 2014-2020 – Asse III "Competitività dei sistemi produttivi");

4.3 Bando ICT del 28.10.2016, per il sostegno all'adozione di tecnologie informatiche nelle PMI;

4.4 Bando "auto impiego" del 14.04.2017, volto al sostegno dell'autoimpiego e dell'autoimprenditorialità mediante la concessione di incentivi economici per sostenere l'avvio di nuove iniziative imprenditoriali (dotazione finanziaria complessiva è di 10 milioni di euro a valere sul POR 2014-2020);

4.5 Bando "startup e spinoff" del 27.11.2017, per agevolare la nascita di nuove imprese innovative attraverso un programma integrato di orientamento, formazione, affiancamento, tutoraggio e incentivazione finalizzato a sostenere startup promosse da laureati e spin-off della ricerca (dotazione finanziaria di euro 10.000.000,00 divisi in due call da euro 5.000.000,00 l'una per il 2017 e l'altra per il 2018, a valere sulle risorse dell'Azione 1.4.1 del Programma Operativo FESR 2014-2020).

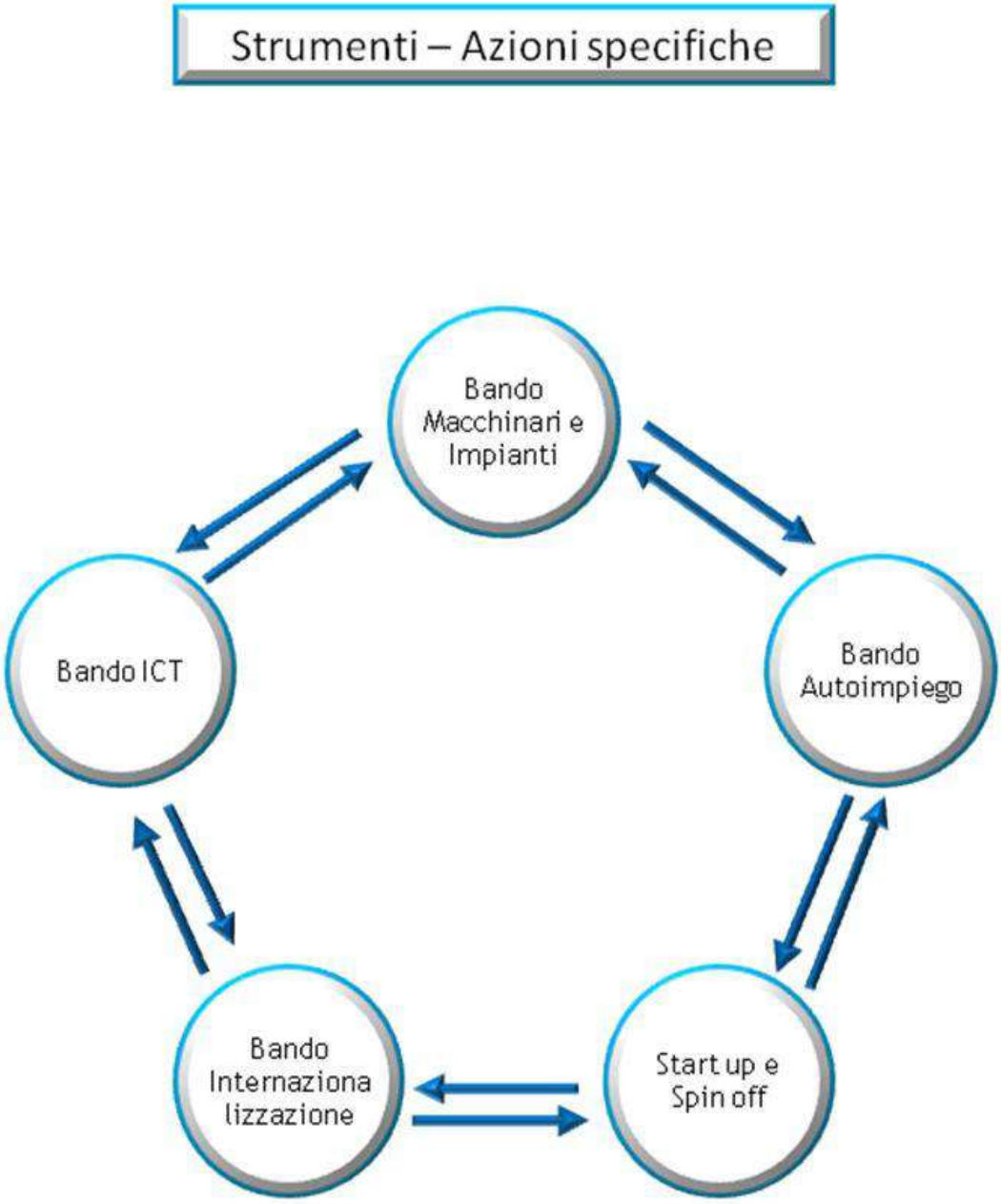


Fig. 10 – Strumenti specifici per il sostegno allo sviluppo economico

Bibliografia

Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020. Approvata dalla Commissione Europea il 16/09/2014 (SA 38930). (GU C 369 del 17/10/2014).

Circolare n. 12/E del 13/04/2017, "Credito di imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno di cui all'articolo 1, commi 98-108, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, come modificato dall'articolo 7-quater del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18". Agenzia delle Entrate, 2017.

Circolare n. 34/E del 03/08/2016, "Articolo 1, commi 98-108, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 – Credito di imposta per gli investimenti nel mezzogiorno". Agenzia delle Entrate, 2016.

Comunicazione 2014/C 249/01, "Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà". (GU C 249 del 31/07/2014).

Decreto del 14/02/2014, "Attuazione dell'articolo 3, comma 4, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, in materia di riforma della disciplina relativa ai Contratti di sviluppo". Ministro dello Sviluppo Economico. (GU n. 97 del 28/04/2014).

Delibera CIPE 10/08/2016, n. 25, "Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 - aree tematiche nazionali e obiettivi strategici - ripartizione ai sensi dell'articolo 1, comma 703, lettere b) e c) della legge n. 190/2014". (GU n. 266 del 14/11/2016).

Delibera di Giunta Regionale 22/03/2018, n. 95, "Interventi nelle aree di crisi industriale non complessa (legge 181/1989) - approvazione schema di accordo di programma tra il mise e la regione Calabria ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettere c) e d) del decreto ministeriale 31 gennaio 2017 e relative determinazioni".

Delibera di Giunta Regionale 23/11/2017, n. 580, "Approvazione documento per il sostegno e lo sviluppo dell'artigianato calabrese".

Delibera di Giunta Regionale 31/10/2016, n. 423, "D.M. ministero sviluppo economico 4 agosto 2016. Aree di crisi industriale non complessa. Approvazione elenco dei territori regionali candidabili alle agevolazioni". (BURC n. 120 del 12/12/2016).

Decreto Legge 20/06/2017, n. 91, "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno". (GU n. 141 del 20/06/2017). Convertito con modificazioni dalla L. n. 123/2017 (GU n. 188 del 12/08/2017).

Decreto Legge 29/12/2016, n. 243, "Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno". (GU n. 304 del 30/12/2016). Convertito con modificazioni dalla L. n. 18/2017 (GU n. 49 del 28/02/2017).

Decreto Legge 21/06/2013, n. 69, "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia". (GU n. 144 del 21/06/2013, Suppl. Ordinario n. 50). Convertito con modificazioni dalla L. n. 98/2013 (GU n. 194 del 20/08/2013).

Decreto Legge 04/06/2013, n. 63, "Disposizioni urgenti per il recepimento della Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia per la definizione delle procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea, nonche' altre disposizioni in materia di coesione sociale. (GU n. 130 del 05/06/2013). Convertito con modificazioni dalla L. 90/2013 (GU n. 181 del 03/08/2013).

Decreto Legge 22/06/2012, n. 83 (Decreto Sviluppo 2012), “Misure urgenti per la crescita del Paese”. (GU n. 147 del 26/06/2012, Suppl. Ordinario n. 129). Convertito dalla L. 134/2012 (GU n. 187 del 11/08/2012, Suppl. Ordinario n. 171).

Decreto Legge 25/06/2008, n. 112, “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria”. (GU n. 147 del 25/06/2008, Suppl. Ordinario n. 152/L). Convertito dalla L. 133/2008 (GU n. 195 del 21/08/2008, Suppl. Ordinario n. 196).

Decreto Legislativo 09/07/1997, n. 241, “Norme di semplificazione degli adempimenti dei contribuenti in sede di dichiarazione dei redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, nonche' di modernizzazione del sistema di gestione delle dichiarazioni”. (GU n. 174 del 28/07/1997).

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 04/11/2010, n. 242, “Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione. (GU n. 10 del 14/01/2011).

Decreto del Presidente della Repubblica 22/12/1986, n. 917, “Approvazione del testo unico delle imposte sui redditi”, (GU n. 302 del 31/12/1986).

Legge 27/12/2017, n. 205, “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”. (GU n. 302 del 29/12/2017 - Suppl. Ordinario n. 62).

Legge 11/12/2016, n. 232, “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019”. (GU n. 297 del 21/12/2016, Suppl. Ordinario n. 57).

Legge 28/12/2015, n. 208, “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”. (GU n. 302 del 30/12/2015, Suppl. Ordinario n. 70).

Legge 15/05/1989, n. 181, “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1› aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia”. (GU n. 118 del 23/05/1989).

Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, 17/06/2014, “Categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato”. (GU UE L 354 del 28/06/2014).

Regolamento (UE) N. 1379/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, 11/12/2013, “Organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell’acquacoltura, recante modifica ai regolamenti (CE) n. 1184/2006 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio. Parlamento europeo e Consiglio”. (GU UE L 354 del 28/12/2013).

Capitolo 10

Consultazione

(contenuto di cui alla lettera h, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alla lettera h, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018: *l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonche' le modalita' di consultazione adottate e gli esiti delle stesse.*

Nel par. 1 è definito il processo di Valutazione Ambientale Strategica, il quadro normativo di riferimento e le fasi fondamentali.

Nel par. 2 è descritto il processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti che ha consentito di definire gli effetti ambientali prodotti dagli interventi programmati e attestare il relativo conseguimento degli obietti di sostenibilità e di tutela ambientale definiti in ambito comunitario e nazionale.

Il par. 3 riporta la definizione di dibattito pubblico e ne specifica il ruolo nei processi di pianificazione regionali.

Nel par. 4 è descritta la fase di consultazione specifica del Piano di Sviluppo Strategico; sono definite le modalità e gli esiti della consultazione e sono riportati i momenti principali che hanno caratterizzato il percorso di condivisione.

Nel par. 5 è presentato un quadro sintetico dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano.

1 Valutazione Ambientale Strategica

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dal Codice dell'ambiente (DLgs n. 152/2006) che dà attuazione alla direttiva 2001/42/CE, sulla valutazione delle attività di programmazione e pianificazione sul versante ambientale. La VAS, in particolare, definisce e vincola il quadro di riferimento entro il quale può essere attuato, nelle sue diverse fasi, un processo di pianificazione, nel rispetto della sostenibilità. Sono le Regioni a dover dettagliare e specificare le procedure per l'attuazione della VAS, relativi ai diversi piani.

In Calabria la Valutazione Ambientale Strategica è normata dal Regolamento Regionale n. 3/2008, Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali, poi modificato con DGR n. 153/2009, in attuazione della Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, recepita in Italia dal DLgs n. 152/2006 - Parte II - recante Norme in materia ambientale, così come modificato ed integrato dal DLgs n. 4/ 2008. Il succitato RR n. 3/2008 articola il processo di VAS in quattro fasi fondamentali:

- prima fase (art. 22 RR n. 3/2008), che consiste nella verifica di assoggettabilità, ovvero nella verifica che il piano in questione rientri tra quelli previsti dall'art. 20 del RR n. 3/2008. Detta verifica è, in realtà, esterna e prodromica all'avvio del processo di VAS, benché l'art. 21 la annoveri tra le sue modalità di svolgimento.
- seconda fase (art. 23 RR n. 3/2008), che consiste nell' elaborazione del Rapporto Ambientale. Essa si concreta nella consultazione delle autorità con specifiche competenze ambientali, previa elaborazione di un Rapporto Ambientale Preliminare, e mira ad individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che l'attuazione del piano proposto potrebbe avere sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso. Elementi questi che confluiranno nel Rapporto Ambientale Definitivo. Le consultazioni avranno la durata non superiore a 90 giorni, a partire dall'invio del documento di Rapporto Ambientale Preliminare alle autorità governative o pubbliche competenti per la tutela ambientale.
- terza fase, che prevede un'attività di consultazione (art. 24 RR n. 3/2008) in occasione della quale la proposta di piano, il relativo Rapporto Ambientale ed un documento di sintesi non tecnica, vengono, per l'appunto, resi disponibili alla consultazione da parte di tutti i soggetti interessati, pubblici e privati, che hanno facoltà di presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o

ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. L'accesso a detta documentazione è garantito da specifiche forme di pubblicità disciplinate dal RR n. 3/2008;

- quarta fase: decorso il termine assegnato per la presentazione delle osservazioni (60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di avvenuto deposito) l'autorità competente per il controllo ambientale, vagliati gli esiti delle consultazioni unitamente all'autorità procedente, esprime un parere motivato (art. 24 RR n. 3/2008), che è condizione di procedibilità ai fini della conclusione dell'iter di approvazione del piano.

Ai sensi dell'art. 26 del RR n. 3/2008 (Decisione) il piano ed il Rapporto Ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, è trasmesso all'organo competente all'adozione. La decisione finale viene, quindi, pubblicata sul BURC con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del piano adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre resi pubblici, anche attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:

- il parere motivato espresso dall'autorità competente;
- la dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
- le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'art. 28 del RR n. 3/2008.

2 La Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti

Il Piano di Sviluppo Strategico fa riferimento a sistemi infrastrutturali ed aree inclusi nella riorganizzazione e pianificazione del sistema di trasporto della Regione Calabria (*PRT, 2016*), su cui intervenire nella prospettiva dello sviluppo regionale.

Il Piano Regionale dei Trasporti ha attivato un processo di Valutazione Ambientale Strategica al fine di definire gli effetti ambientali prodotti dagli interventi programmati.

La VAS si è sviluppata contestualmente al PRT e analogamente ha previsto una fase preliminare, una fase definitiva ed una fase finale.

La fase preliminare ha avuto inizio dopo il riavvio del processo di pianificazione e definizione della metodologia di sviluppo del Piano Regionale dei Trasporti (DGR. n. 1 del 08/01/2016). Con DGR n. 110 del 15/04/2016 "Piano Regionale Trasporti. Espletamento procedure di elaborazione e approvazione. Riavvio VAS", è stato avviato il processo di VAS; è stata individuata l'Autorità Procedente ed il NRVVIP (Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici) quale soggetto deputato all'elaborazione dei documenti VAS.

Con DGR n.150 del 29/04/2016 è stata adottata la Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti ed è stato presentato il Rapporto Ambientale Preliminare nel quale sono stati definiti gli obiettivi strategici e ambientali della pianificazione. Sono state espletate le Procedure di Valutazione Ambientale Strategica per l'approvazione del PRT.

Il 02/05/2016 sono avvenute le Pubblicazioni web istituzionali sul sito della Regione Calabria (http://urp.regione.calabria.it/website/portaltemplates/view/view.cfm?753).

Al fine di favorire la partecipazione al processo di pianificazione, il Piano, sin dalla sua versione preliminare, è stato condiviso, oltre che con i Soggetti competenti, con i cittadini e con i Comuni, e con tutti i soggetti interessati, sia attraverso incontri istituzionali, organizzati negli uffici della Cittadella Regionale, a Catanzaro, e nella sede del Consiglio Regionale, a Reggio Calabria, sia attraverso incontri organizzati su tutto il territorio regionale.

Con Nota n. 144500, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del DLgs 152/2006 e s.m.i., è stata avviata la procedura di consultazione preliminare. Ai Soggetti competenti sono stati inoltrati il Rapporto ambientale preliminare, un Questionario Guida e la Proposta Preliminare del PRT.

Sono stati coinvolti l'Autorità competente per la VAS; i Dipartimenti della Regione Calabria; le U.O.A; l'Autorità di Bacino; l'Agenzia del Demanio; l'ARPACAL; Calabria Verde; il Corpo Forestale dello Stato; il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Sicilia e la Calabria; l'Azienda Regionale per lo Sviluppo dell'Agricoltura; la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della

Calabria; l'Unione Nazionale Comunità Enti Montani; gli Enti Parco; la Riserva Naturale Tarsia – Crati; il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale - Autorità di bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno; l'Unione regionale bonifiche, irrigazioni, miglioramenti fondiari; i 409 comuni calabresi e l'Associazione Nazionale Comuni Italiani; gli ordini professionali; le province calabresi e l'Unione Province Italiane; la Regione Sicilia e la Regione Basilicata; le Università della Calabria; i Poli d'Innovazione e i CNR; gli Istituti di ricerca per l'ambiente; gli Istituti per i sistemi agricoli; l'Unione italiana delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura; l'Unione degli Industriali e delle Imprese delle province della Calabria; i sindacati; le associazioni agricole; le associazioni artigiane; le associazioni delle cooperative; le associazioni bancarie; le associazioni ambientaliste.

Inoltre, sono state avviate interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporto; le Direzioni; l'Unità di Missione; il Ministero dell'Ambiente; il Ministero dello Sviluppo Economico; il Sottosegretariato alla Presidenza del Consiglio; l'Enac; RFI.A chiusura della consultazione preliminare sono pervenuti circa 25 contributi.

La fase preliminare si è conclusa con la presentazione delle Proposte Preliminari del PRT e del Rapporto Ambientale in IV Commissione e in Consiglio Regionale.

La fase definitiva è stata avviata con DGR n. 327 del 09/08/2016 "Piano Regionale dei Trasporti. Adozione della Proposta Definitiva di Piano" seguita dal DDS N° 10655 del 09/09/2016 "Piano Regionale Trasporti. Proposta definitiva. Procedura di Valutazione Ambientale Strategica - Approvazione dei documenti propedeutici all'avvio delle consultazioni di cui all'art. 13, comma 5 del D.Lgs 3 aprile 2006, N° 152 ed art. 23 del RR n 3/2008".

Con BURC n. 92 "Pubblicazione dei documenti per la consultazione definitiva e l'avviso di avvio della stessa, a cura dell'Autorità Procedente", tutti i documenti sono stati resi disponibili sui siti web della Regione Calabria, agli indirizzi: http://urp.regione.calabria.it/website/ e http://www.regione.calabria.it/ambiente/ sezione "VAS" alla voce "Procedimenti in corso – procedure VAS" e in formato cartaceo, presso gli uffici regionali.

La Nota n. 276509 del 13/09/2016 indirizzata ai Soggetti competenti (coincidenti con quelli già consultati in fase preliminare con i settori del pubblico interessato e con il pubblico indistinto secondo le modalità previste dalle norme e attraverso tavoli di condivisione) con l'inoltro delle Proposte definitive del PRT e del Rapporto Ambientale, ha avviato la procedura di consultazione definitiva, ai sensi dell'art. 13, comma 5 del DLgs 152/2006 e s.m.i..

Le consultazioni si sono concluse nei 60 giorni successivi alla data di pubblicazione sul BURC nei quali si sono svolti 8 incontri tra l'Autorità Procedente e l'Autorità Competente per un confronto utile a migliorare l'integrazione della componente ambientale nel PRT.

Le proposte Definitive del PRT e del Rapporto Ambientale sono state discusse in IV Commissione - Consiglio Regionale con parere n. 133/10 positivo con emendamento e in Consiglio Regionale.

La fase finale è stata avviata con il parere motivato dell'Autorità Competente sulla Valutazione Ambientale Strategica e sulla Valutazione di Incidenza del PRT (Decreto Dirigente Generale n. 15466 del 06/12/2016), seguito dalla DGR n. 503 del 06/12/2016 "Adozione della proposta di Piano regionale dei Trasporti – Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza (trasmissione al Consiglio per approvazione)".

Il Piano Regionale dei Trasporti e il Rapporto ambientale sono stati discussi e approvati in IV Commissione (PPA n. 152/10) e in Consiglio Regionale (DGR n. 503 del 06/12/2016) che ha attestato il conseguimento degli obietti di sostenibilità e di tutela ambientale definiti in ambito comunitario e nazionale.

3 Il dibattito pubblico per la progettazione

Il dibattito pubblico è un processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità e le soluzioni progettuali di opere, progetti o interventi articolato in incontri di approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, mutuato dal Debat Public francese e dal Public Engagement inglese.

Indicazioni specifiche per l'adozione del dibattito pubblico o del public engagement nella fase di progettazione sono riportate nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT).

Il PRT è stato adottato, nella sua proposta finale, con DGR n. 503 del 06/12/2016, approvato con DCR. n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017.

La misura *10.6 Partecipazione: Public Engagement, Public Involvment, Istruttoria Pubblica* del PRT prevede:

Attivazione di un processo di partecipazione dei cittadini (sindacati, associazioni datoriali, gruppi di partecipazione sociale, ambientale ed economica) con: rappresentanze dei lavoratori (es. sindacati), associazioni di ogni natura (datoriali, culturali, ambientali, economiche industriali, territoriali, …), associazioni di cittadini diversamente abili, dipartimenti universitari e centri di ricerca che siano interessati direttamente o indirettamente al settore dei trasporti e della logistica o alla pianificazione urbana e territoriale o comunque ai settori produttivi interagenti con il piano.

Misure adeguate per promuovere le forme di partecipazione. Il Processo di partecipazione viene sviluppato in linea con le più nuove forme partecipative sperimentate a livello nazionale ed internazionale: dal debat public, al public engagement ed involvement. La partecipazione così intesa deve coinvolgere tutti i portatori di interessi legittimi (stakeholder) nella analisi delle necessità e dei valori. L'obiettivo è attivare un processo trasparente di confronto con gli stakeholder, alla fine del quale vengano comunque assunte le decisioni senza dar corso a opzioni di tipo NIMBY o, al contrario, SotU. Le misure devono ispirarsi alle migliori esperienze italiane ed internazionali.

Predisposizione di un riferimento nella Regione durante il processo di piano tramite email, social, web, che consenta di supportare il processo di pianificazione con la partecipazione durante il suo sviluppo, in linea con quanto già nel PSNPL.

Predisposizione di un circuito comunicativo in relazione al web nelle sue varie forme, che avrà la funzione di avviare e mantenere, in fase di implementazione, nonché in occasione della revisione del Piano, un canale di collaborazione diretta con tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione, anche al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo e promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione

delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi.
L'obiettivo è quello di favorire la condivisione dei processi di progettazione nell'ambito del sistema dei trasporti, della logistica e dello sviluppo economico. A tal fine occorre avviare un processo di "Public Engagement" o "dibattito pubblico" preliminare alla realizzazione delle opere nei territori.
Nella letteratura di settore sono disponibili diverse definizioni del *public engagement*. Il *Public Engagement*(PE) è il processo attraverso il quale le parti interessate da o coinvolte in una decisione assumono un ruolo nel processo decisionale (*Merkhofer et al. 1997*). Gli obiettivi principali del PE riguardano l'identificazione e il coinvolgimento delle parti interessate nel processo di progettazione di opere con impatto significativo (Allegato al DEF 2016 e DL n. 50/2016).
La pianificazione dei trasporti e della logistica costituisce un settore con limitata esperienza storica nel coinvolgimento della comunità nel processo politico (*Bickerstaff et al. 2002*). Nella pianificazione dei trasporti sono individuate diverse categorie di stakeholder comprese le istituzioni/autorità, operatori del trasporto (relativi alle infrastrutture e servizi), gli utenti che utilizzano i servizi di trasporto, le comunità locali, i media e la popolazione (*Bickerstaff et al 2002; Cascetta e Pagliara 2012*).
Per coinvolgere le parti interessate nel processo di decisione sono stati sviluppati numerosi strumenti di engagement (*engagement tools*) in relazione ai livelli di PE (materiali stampati, media, eventi informativi su internet, ecc.);
In alcuni lavori l'importanza del PE è enfatizzato per la gestione del rischio. L'attenzione è relativa agli approcci di collaborazione, all'assunzione della responsabilità collettiva nelle decisioni concernenti la realizzazione di siti che implica problemi ambientali o catastrofi (*Bickerstaff et al., 2002*).
L'allegato Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica al DEF (2016) introduce l'istituto del dibattito pubblico, prevedendo che *le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori pubblichino nel proprio profilo del committente i progetti di fattibilità relativi ai grandi progetti infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio, nonché degli esiti della consultazione pubblica, comprensiva dei resoconti degli incontri e dei dibattiti con i soggetti portatori di interesse. La disciplina prevede la convocazione di una conferenza, a cui sono invitate le amministrazioni interessate e altri portatori di interesse, compresi i comitati dei cittadini. Il dibattito, che deve concludersi entro 4 mesi, è effettuato sul progetto di fattibilità, previsto dal Nuovo Codice degli Appalti, proprio per dar modo all'ente proponente di ascoltare e ricevere informazioni e suggerimenti su tutti gli aspetti del progetto, aggiungere maggiore chiarezza e nuovi spunti (Fonte: Allegato al DEF 2016).*

L'art. 22 *Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico del Nuovo Codice degli Appalti*, di cui al DLgs. n.50 del 19/04/2016, introduce in Italia da un punto di vista normativo il Dibattito Pubblico quale strumento obbligatorio di

consultazione, da avviare nelle fasi iniziali, quindi prima della progettazione definitiva, per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio.

Art. 22 - *DLgs. n.50/2016*

1. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori pubblicano, nel proprio profilo del committente, i progetti di fattibilità' relativi alle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città' e sull'assetto del territorio, nonché gli esiti della consultazione pubblica, comprensivi dei resoconti degli incontri e dei dibattiti con i portatori di interesse. I contributi e i resoconti sono pubblicati, con pari evidenza, unitamente ai documenti predisposti dall'amministrazione e relativi agli stessi lavori.

2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente codice, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro per i beni e le attività' culturali, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, in relazione ai nuovi interventi (avviati dopo la data di entrata in vigore del medesimo decreto), sono fissati i criteri per l'individuazione delle opere di cui al comma 1, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali e' obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e sono altresì definiti le modalità' di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura. (Con il medesimo decreto sono altresì' stabilite le modalità di monitoraggio sull'applicazione dell'istituto del dibattito pubblico. A tal fine e' istituita, senza oneri a carico della finanza pubblica, una commissione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata. Per la partecipazione alle attività' della commissione non sono dovuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità' o rimborsi di spese comunque denominati.)

3. L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore proponente l'opera soggetta a dibattito pubblico indice e cura lo svolgimento della procedura esclusivamente sulla base delle modalità' individuate dal decreto di cui al comma 2.

4. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutate in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di conferenza di servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico.

Un'analisi relativa al public engagement per la pianificazione e la progettazione dei sistemi di trasporto è riportata in Cascetta e Pagliara (2013).

La Regione, in linea con quanto approvato nel PRT, promuove per i grandi progetti infrastrutturali un dibattito pubblico in accordo anche alle nuove indicazioni nazionali.

4 Modalità ed esiti della consultazione specifica

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto dall'art. 6 del DPCM 12/2018. Riporta l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del piano con le relative modalità.

I soggetti interessati sono stati convocati per un dibattito pubblico, per informare e consultare gli stakeholder al fine di migliorare la qualità dell'analisi e l'efficacia delle decisioni che stanno alla base del Piano.

Il Piano è stato condiviso sia attraverso incontri istituzionali, organizzati nella Cittadella Regionale, a Catanzaro, sia attraverso seminari aperti organizzati in altre sedi per coinvolgere il territorio.

Il percorso di condivisione è stato avviato con la presentazione "ZES: Stato attuale e prospettive per la Calabria" proposta dalla Giunta Regionale l'11/12/2017 presso la Sala Oro della Cittadella. Incontro pubblico aperto a tutti, con ampie e numerose comunicazioni anche via stampa e web.

Nel percorso di pianificazione della ZES sono stati coinvolti il Dipartimento della Presidenza; il Dipartimento Sviluppo economico - attività produttive; il Dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità; il Dipartimento di Programmazione Nazionale e Comunitaria.

Fra i momenti principali che hanno caratterizzato il percorso di condivisione si citano gli incontri organizzati in merito alla definizione delle aree interessate dalla ZES con il COnsorzio Regionale per lo sviluppo delle Attività Produttive (CORAP); l'Autorità Portuale di Gioia Tauro; la Direzione Marittima di Vibo Valentia e l'Ente Gestore degli aeroporti calabresi (Sacal), e l'incontro sugli obiettivi economici e le strategie territoriali con le organizzazioni sindacali e le datoriali, svoltosi a Cosenza.

In materia di semplificazione sono stati coinvolti Unindustria Calabria e la Camera di Commercio di Reggio Calabria.

Il processo di consultazione ha avuto il momento centrale nel confronto con le Università calabresi, le Province e la Città metropolitana, i Comuni in cui ricadono le aree interessate dalla ZES, l'Autorità portuale e l'Agenzia delle Dogane di Gioia Tauro, la Direzione Marittima di Reggio Calabria, le Camere di Commercio calabresi, l'Ente Gestore degli aeroporti calabresi (Sacal), il COnsorzio Regionale per lo sviluppo delle Attività Produttive (CORAP), le Associazioni artigiane (Casartigiani Calabria, Confartigianato Calabria, CNA Calabria), le Associazioni dei commercianti e delle imprese (Confcommercio, Confesercenti, Confservizi, Unindustria Calabria), le Associazioni delle cooperative (AGCI Calabria, ConfCooperative Calabria, LegaCoop Calabria, UNCI Calabria, UNICOOP), l'associazione di rappresentanza e assistenza dell'agricoltura calabrese, le sigle sindacali (CGIL, CISL, UIL, UGL, SUL). Nel dibattito hanno preso la parola tutti i presenti inserendo tematiche e indicazioni metodologiche

e/o specificative che hanno permesso di migliorare il Piano di Sviluppo sia in parti marginali che in elementi portanti, con esiti quindi molto positivi. Al netto di specificazioni localistiche.

Tra le proposte più importanti emerse dal dibattito pubblico nonché dai confronti precedenti è da rilevare quella dell' identificazione di un momento partecipativo che possa consentire al partenariato di seguire il percorso evolutivo della ZES, monitorandone i macropassi al fine di perseguire meglio gli obiettivi principali. Proposta condivisa ed inserita nel Piano.

5 Elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del piano di sviluppo strategico

Enti pubblici

Agenzia delle Dogane di Gioia Tauro; Autorità Portuale di Gioia Tauro; Capitaneria di Porto di Vibo Valentia; Città Metropolitana di Reggio Calabria; Comune di Corigliano Calabro; Comune di Crotone; Comune di Gioia Tauro; Comune di Lamezia Terme; Comune di Reggio Calabria; Comune di Rosarno; Comune di San Ferdinando; Comune di Vibo Valentia; Comune di Villa San Giovanni; Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive – CORAP; Direzione Marittima di Reggio Calabria; Ente Gestore Aeroporto – Sacal; Provincia di Catanzaro; Provincia di Cosenza; Provincia di Crotone; Provincia di Vibo Valentia.

Organizzazioni

AGC Calabria; Camera di Commercio di Catanzaro; Camera di Commercio di Cosenza; Camera di Commercio di Crotone; Camera di Commercio di Reggio Calabria; Camera di Commercio di Vibo Valentia; Casartigiani Calabria; CGIL; CISL; CNA Calabria; Coldiretti; Confartigianato Calabria; Confcommercio; Confcooperative Calabria; Confesercenti; Confindustria; Confservizi; Legacoop Calabria; Sindacato Unitario Lavoratori – Coordinamento Portuali; UECOOP; UGL; UIL; UNCI Calabria; UNICOOP; UNINDUSTRIA Calabria; UNIONCAMERE; Università Dante Alighieri Reggio Calabria; Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria; Università della Calabria; Università Magna Grecia di Catanzaro.

Capitolo 11

Governance

(contenuto di cui alle lettere i e l comma 1, art.6 del DPCM 12/2018)

Introduzione

Questo documento è allineato con quanto espressamente richiesto relativamente al contenuto di cui alle lettere i e l, comma 1, art.6 del DPCM 12/2018:
il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo (lettera i)*; 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* (lettera l).
L'inquadramento generale è riportato nel par.1, i soggetti cui è demandata l'amministrazione della ZES sono riportati nel par. 2, i soggetti cui è demandato il Piano di Sviluppo Strategico e l'integrazione strategica con le politiche regionali nel par. 3, le modalità di esercizio delle funzioni amministrative e di gestione sono riportate nel par. 4, il nominativo del rappresentante della Regione nel par. 5.

1 Inquadramento generale

La legge istituiva della ZES e il suo regolamento attuativo, approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12/2018, nel disciplinare le procedure e le condizioni per l'istituzione delle Zone Economiche Speciali, hanno fissato alcuni principi relativi al loro sistema di governo, rimandando ai Piani Strategici l'individuazione delle modalità di esercizio delle connesse attività amministrative e di gestione, nel rispetto delle prerogative costituzionali, di legge (nazionale e regionale) e dei poteri dei singoli livelli di governo coinvolti e nel perseguimento della più ampia e significativa semplificazione dei processi decisionali.

In attuazione delle norme di legge, delle previsioni del citato DPCM e degli indicati principi e direttive, il presente Piano definisce il sistema di governance della ZES, teso a garantire il massimo livello di efficacia nel pieno rispetto delle norme vigenti.

Di seguito vengono, inoltre, individuate le modalità con cui le strutture e gli uffici amministrativi della Regione e degli enti locali interessati, in aderenza ai relativi ordinamenti, assicurano l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES.

Con il presente documento, secondo quanto previsto dall'art.6 comma 1, lettera l) del DPCM n. 12/2018, si individuano altresì, gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato, nonché, le convenzioni con organismi, ovvero, con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, che la Regione Calabria intende attivare per dare compimento agli oneri su di essa gravanti per l'attuazione della ZES, ed invero l'art.6 di cui sopra consente alle regioni interessate di assicurare "*anche attraverso propri uffici e personale, nonchè 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 previsti nelle ZES di competenza regionale*".

2 Soggetti cui è demandata l'amministrazione della ZES

2.1 Comitato di Indirizzo

Il Decreto Legge 91/2017, convertito con la Legge 123/20170, disciplina il Comitato di indirizzo per la ZES. In particolare l'art. 4, comma 6 prevede che *Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES,…, é identificato in un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell' Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

Il Comitato, in ossequio all'art. 7, comma 7, assicura:

> *a) gli strumenti che garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZES;*
>
> *b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZES;*
>
> *c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.*

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 gennaio 2018, in coerenza con quanto previsto dall'art. 4 del DL 91/2017, all'art. 8 disciplina i compiti del Comitato di indirizzo:

Il Comitato di indirizzo e' composto, ai sensi dell'articolo 4, comma 6, del decreto-legge n. 91/2017, dal Presidente dell'Autorita' 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. Il numero massimo dei componenti del Comitato di indirizzo non puo' essere superiore a cinque. Nel caso di ZES di cui all'articolo 4, comma 2, il Comitato di indirizzo e' presieduto dal Presidente dell'Autorita' di sistema portuale di riferimento dei porti inclusi nell'area ZES.

2. Il Comitato di indirizzo, 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, nonche' nel rispetto del Piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 4, comma 5, del decreto-legge n. 91/2017 e dell'articolo 6, svolge le seguenti attivita' di indirizzo volte ad assicurare:

a) le attivita' amministrative necessarie a garantire l'insediamento di nuove imprese e la piena operativita' delle imprese nella ZES;

b) ulteriori verifiche, nel caso di istanza di cambio di destinazione urbanistica, delle aree private incluse nella ZES, acquisendo la documentazione in caso di trasferimento di proprieta' o di costituzione di un diritto reale di godimento sul bene avvenuti nell'anno precedente la data di presentazione della proposta di istituzione di cui all'articolo 5. A tal fine, sulla documentazione di cui al periodo precedente, per le verifiche dei profili di legalita', e' acquisito il parere della Prefettura territorialmente competente. Il Comitato di indirizzo, acquisito il parere di cui al periodo precedente,

trasmette tutta la documentazione relativa al bene in questione agli enti competenti al fine delle valutazioni relative al cambio di destinazione urbanistica del bene, fermo restando comunque le attivita' di verifica dei soggetti preposti;

c) 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, nonche' delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previsti dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

d) la verifica per ciascuna impresa dell'avvio del programma di attivita' economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale, e la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate ai fini dell'ammissione alle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017;

e) la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalita' individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017;

f) le condizioni per l'accesso, e l'utilizzo, alle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico, conformemente a quanto previsto dalla normativa in materia di infrastrutture portuali;

g) la verifica che le imprese beneficiarie mantengano la loro attivita' nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, e la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate, ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di revoca dei benefici concessi e goduti;

h) il rispetto del Piano di sviluppo strategico anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo di cui al Piano di sviluppo strategico;

i) le iniziative necessarie volte ad attrarre investitori nazionali ed internazionali nell'area ZES;

l) l'espletamento delle procedure di autorizzazione per gli accordi o le convenzioni quadro che il segretario generale intende stipulare con le banche e gli intermediari finanziari;

m) l'accesso da parte di terzi alle prestazioni di servizi delle Imprese presenti nella ZES;

n) l'individuazione del soggetto responsabile dell'inserimento dei dati identificativi di ogni singola iniziativa, nonche' i dati di avanzamento delle iniziative stesse nel sistema di monitoraggio unitario istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

3. Il Comitato di indirizzo, 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, nonche' nel rispetto del Piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 4, comma 5, del decreto-legge n. 91/2017 e dell'articolo 6 del presente regolamento, svolge ogni altra attivita' prevista dal Piano di sviluppo strategico. Le competenze di gestione sono assicurate con le modalita' di cui all'articolo 6, comma 1, lettera l).

4. Nell'esercizio delle attivita' di cui ai commi 2 e 3, il Comitato di indirizzo si avvale del segretario generale, secondo le indicazioni del Piano di sviluppo strategico, nonche' delle procedure riguardanti le strutture amministrative di cui all'articolo 6, comma 1, lettera l). Ai fini di semplificazione e di accelerazione delle attivita', il Comitato di indirizzo, sentito il segretario generale, previa intesa con gli enti e le regioni interessate, puo' attribuire sulla base di specifiche direttive generali l'esercizio di funzioni e compiti individuati nel Piano di sviluppo strategico a componenti delle strutture amministrative di cui al citato articolo 6, comma 1, lettera l).

5. Il Comitato di indirizzo adotta, a maggioranza assoluta dei componenti, un proprio regolamento interno che, nel rispetto della normativa civilistica, definisce:

a) la periodicita' e le modalita' di convocazione delle riunioni ordinarie, con cadenza almeno trimestrale, e di quelle straordinarie;

b) le modalita' delle deliberazioni e i requisiti per la validita' delle stesse;

c) le modalita' e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica degli enti locali sul cui territorio insiste la ZES, nonche' delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali;

d) le modalita' di coinvolgimento dei Sindaci delle aree interessate, nei casi in cui il Comitato di indirizzo tratti questioni attinenti funzioni fondamentali e competenze degli enti locali, con particolare riguardo a quelle indicate alle lettere f),
h) e l) dell'articolo 6, nonche' alle attivita' di verifica di cui al comma 2, la lettera b) del presente articolo.

6. Il Comitato di indirizzo puo' individuare al proprio interno un componente cui delegare le azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZES, fermo restando la natura collegiale delle decisioni e tenendo conto del ruolo precipuo delle istituzioni rappresentate nel Comitato stesso.

7. Agli oneri di funzionamento del Comitato si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumenti disponibili a legislazione vigente, senza e nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

3 Soggetti cui è demandato il Piano di Sviluppo Strategico e l'integrazione strategica con le politiche regionali

3.1 Cabina per lo sviluppo strategico della ZES

Al fine di assicurare il massimo impulso e supporto allo sviluppo della ZES, ai sensi dell'art. 6 del DPCM 12/2018, con decreto del Presidente della Giunta regionale è istituita la Cabina per lo sviluppo strategico della ZES, quale organismo istituzionale di coordinamento tra i soggetti responsabili della definizione delle principali strategie di sviluppo e, in particolare, tra i livelli di governo locale, regionale e nazionale coinvolti e tra questi e il Comitato di Indirizzo della ZES.

La Cabina per lo sviluppo strategico della ZES coordina le politiche regionali complessive in relazione anche alle infrastrutture, secondo quanto indicato dal Piano Regionale dei Trasporti, alle attività economiche, secondo quanto indicato nel DEFR, nonché a tutte le altre politiche regionali complementari o interferenti con la ZES secondo quanto indicato nel Piano di Sviluppo Strategico.

Della Cabina per lo sviluppo strategico della ZES fanno parte il Presidente della Giunta regionale, l'Assessore al sistema della logistica, sistema portuale regionale e "Sistema Gioia Tauro", l'Assessore alla programmazione, l'Assessore alle infrastrutture ed ai trasporti o rispettivi delegati, il rappresentante della Regione nel Comitato di Indirizzo, nonché i rappresentanti di altre istituzioni e di altri Enti individuati dal Presidente della Regione.

La Cabina per lo sviluppo strategico della ZES definisce le strategie di competenza regionale sulla ZES, coordina, anche attraverso specifiche intese, le proprie attività con quelle di indirizzo del Comitato della ZES e verifica l'attuazione di tali strategie individuando eventuali correttivi necessari, da sottoporre agli Enti a diverso titolo competenti. La Cabina può dotarsi di un proprio regolamento.

La Cabina per lo sviluppo strategico della ZES si riunisce, in ogni caso, con cadenza almeno trimestrale.

3.2 Tavolo di consultazione permanente

Al fine di assicurare il massimo coinvolgimento delle Istituzioni e delle parti sociali della Regione, con decreto del Presidente della Giunta regionale è istituito il Tavolo di consultazione permanente, quale organismo istituzionale di confronto sulla strategia della ZES tra i soggetti coinvolti portatori di interessi generali nel processo di sviluppo della ZES. Fanno parte del Tavolo di consultazione permanente i rappresentanti dei Comuni in cui ricade la ZES ed i rappresentati delle Province e della Città Metropolitana. Possono far parte del Tavolo di consultazione permanente i soggetti che fanno già parte dei tavoli di partenariato della Regione Calabria. Possono chiedere di entrare a far parte del Tavolo anche altri soggetti appartenenti ad organismi collettivi

portatori di interessi generali, in tal caso il Presidente della Regione ne potrà integrare la composizione.

3.3 Struttura amministrativa regionale per la ZES

La Regione Calabria istituisce una struttura di coordinamento della Programmazione Nazionale che, tra l'altro, coordina e promuove i programmi e le azioni per l'attuazione della ZES. All'interno della struttura è presente uno specifico ufficio, dedicato esclusivamente alle attività di supporto per la ZES, dotato delle qualifiche e del personale necessario per lo svolgimento dei propri compiti e per assicurare le necessarie competenze connesse agli obiettivi strategici della ZES (attività produttive, infrastrutture, trasporti, logistica, ecc.).

Il Dirigente della Struttura speciale, con l'ausilio dell'ufficio, supporta il Presidente e l'Assessore al sistema della logistica, sistema portuale regionale e "Sistema Gioia Tauro" nelle attività inerenti lo sviluppo della ZES, nonché la Cabina di sviluppo strategico. Inoltre, la struttura speciale istruisce e predispone per l'Amministrazione regionale protocolli, accordi, intese da realizzare per attività di sviluppo delle aree ZES. La struttura segue le azioni di monitoraggio dell'avanzamento della ZES con l'eventuale supporto di strutture esterne in linea con quanto previsto dal DPCM 12/2018.

Sono attribuite alla struttura speciale anche le funzioni di raccordo con i settori dei dipartimenti, Presidenza, Programmazione Nazionale e Comunitaria, Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità Lavoro, Formazione e Politiche Sociali, Agricoltura e Risorse Agroalimentari e Ambiente e Territorio, Sviluppo economico – Attività produttive, Turismo e beni culturali, istruzione e cultura che attuano interventi di competenza regionale volti allo sviluppo della ZES.

3.4 SURAP

Il settore "Infrastrutture produttive ed enti locali" del dipartimento Sviluppo economico – Attività produttive assicura il corretto funzionamento del SURAP, svolge le attività esplicitate nel Cap. 8, nel quale sono descritte le semplificazioni amministrative proposte, e promuove, inoltre, ogni azione di semplificazione amministrativa per favorire l'insediamento di nuove imprese produttive nelle aree ZES, nei limiti e nel rispetto della normativa specifica.

Il SURAP assicura assistenza e supporto ai SUAP nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa nonché, in linea con quanto previsto dal DPCM n. 12 del 25.01.2018, l'omogeneità dei comportamenti relativi agli adempimenti necessari per l'insediamento, l'avvio e l'esercizio di attività produttive di beni e servizi, allo scopo di favorire l'adozione di procedure e prassi amministrative uniformi e semplificate nel territorio regionale.

Per le procedure amministrative necessarie all'insediamento delle iniziative

imprenditoriali nella ZES ricadenti nella competenza degli Enti Locali, il SURAP assicura l'unicità delle procedure attraverso il modello regionale di coordinamento "a rete" supportato dalla piattaforma tecnologia denominata "Calabriasuap", anche per il tramite di appositi accordi e con specifiche azioni di assistenza tecnica.

In particolare nell'Area di Gioia Tauro, come elemento prototipale, l'azione amministrativa del SURAP si esplicherà attraverso il coordinamento delle attività amministrative dello Sportello Unico Associato, costituito tra i Comuni di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando ed il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive (CORAP).

Ulteriori compiti del SURAP sulla base della normativa vigente sono di informazione relativa alle opportunità localizzative esistenti, alle iniziative di carattere promozionale in corso, alle normative applicabili, alle agevolazioni e ai finanziamenti disponibili per le imprese e ad ogni altra informazione utile disponibile a livello regionale, di assistenza e consulenza alle imprese, di collegamento tra gli operatori ed i SUAP territorialmente competenti, di assistenza e supporto ai medesimi nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa di riferimento.

L'azione prototipale coordinata tra più amministrazioni, che ha come elemento prototipale l'Area di Gioia Tauro, va quindi estesa alle altre aree inserite nella ZES tramite l'integrazione nel SURAP.

Il passaggio successivo è quello di estendere ulteriormente le semplificazioni e quindi l'integrazione SURAP a tutte le altre aree industriali della Regione, ex ASI e/o PIP in relazione alla volontà dei Comuni di integrarsi pienamente nel SURAP.

Il SURAP opererà di concerto con la Struttura amministrativa regionale per la ZES (par. 3.3).

3.5 Monitoraggio del Piano di Sviluppo Strategico

Si prevede l'implementazione del monitoraggio del sistema per lo sviluppo delle attività economiche regionali, con particolare riferimento alla ZES.

Sarà costituito un ufficio finalizzato al monitoraggio strategico del processo di pianificazione e del sistema per lo sviluppo delle attività economiche regionali, con particolare riferimento alla ZES. Il monitoraggio sarà svolto in relazione agli obiettivi strategici della Regione dall'ufficio operante nell'ambito dell'istituenda Struttura per il coordinamento della programmazione nazionale di cui al precedente par. 3.3. Sarà finalizzato a dotare la Regione di una competenza stabile ed aggiornata nel tempo, che possa sia supportare, verificare e validare le previsioni di domanda alla base dei singoli investimenti di competenza, sia monitorare con funzione di osservatorio l'evoluzione del mercato di settore.

Si prevedono misure per il monitoraggio strategico ex ante, in itinere, ex post.

Il Piano di Monitoraggio generale è a carico della Regione Calabria.

4 Modalità di esercizio delle funzioni amministrative e di gestione della Regione. Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato. Le convenzioni con gli organismi e/o con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica

4.1 Ruolo della Regione

La Regione promuove specifiche intese con l'Autorità Portuale, i Comuni, il CORAP, gli Interporti, i gestori di aree Aeroportuali, i gestori del trasporto su ferro, nonché con tutti i soggetti di volta in volta individuati dalla Cabina per lo sviluppo strategico, al fine di attuare specifiche procedure semplificate e regimi procedimentali speciali a vantaggio delle iniziative e delle attività ricadenti in area ZES, nel rispetto delle reciproche competenze fermo il proprio potere di surroga.

I protocolli con gli EE.LL. definiscono, tra l'altro, le modalità di partecipazione dei singoli Comuni alla attività della ZES nonché stabiliscono le forme di supporto del personale e delle strutture forniti da detti Enti, oltre che tutti i procedimenti che vanno sottoposti ad un iter semplificato.

La Regione promuove, altresì, l'attivazione di ogni beneficio o agevolazione che, nel rispetto della legge e del decreto attuativo, favoriscano nuove iniziative e nuovi investimenti nell'ambito della ZES tali da garantire una ricaduta occupazionale significativa e stimabile.

4.2 Accordi con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica

La Regione Calabria, al fine di favorire l'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali ovvero la promozione di nuovi investimenti da parte di quelle già esistenti in area ZES che risultino strategici per le esigenze di sviluppo territoriale della ZES stessa -in coerenza con i requisiti individuati a livello nazionale e declinati nella normativa sopra richiamata nonché con le linee del presente Piano di Sviluppo-, adotta provvedimenti atti ad estendere, alle iniziative in area ZES, le modalità di funzionamento della gestione degli interventi più in generale previsti, nell'ambito della programmazione nazionale e comunitaria, dello sviluppo economico e produttivo, delle infrastrutture, dei trasporti, dal "Patto per lo Sviluppo della Regione Calabria.

Un'ipotesi percorribile, ad esempio, potrebbe essere quella di disciplinare in apposito "Accordo di Programma fra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Calabria e Agenzia Nazionale per l'attrazione degli Investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia S.p.A.)" l'attuazione degli interventi in Area ZES attraverso Invitalia S.p.a. che potrebbe fornire l'analisi sulla fattibilità degli interventi nonché sulle potenzialità occupazionali e di sviluppo dell'area ZES e delle aree limitrofe, valutando gli impatti di ciascuna iniziativa ed offrendo altresì i servizi di supporto alla promozione ed analisi degli investimenti. In tale accordo si potrebbe definire anche una linea dedicata alla

ZES degli Accordi di Sviluppo e di Programma, come estensione di quanto già previsto dall'Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione Calabria con il Mise e con Invitalia nel 2017, ed estensione della L 181/89 ove possibile territorialmente.
In questo quadro, e al fine di implementare gli strumenti di finanza alternativa a supporto delle iniziative di impresa da realizzarsi in ambito ZES, Invitalia si avvarrà anche dell'apporto della Banca del Mezzogiorno, nella nuova configurazione definita anche dalla L. 03 agosto 2017, n. 123 di conversione del D.L. 20 giugno 2017, n. 91.
Il soggetto attuatore (Invitalia) potrebbe fornire, anche attraverso l'istituzione di uno sportello unico alle imprese (One stop shop), ogni supporto di assistenza a sportello e accoglimento delle istanze e all'istruttoria di tutte le proposte di investimento da attuarsi nell'area ZES, attivando il confronto e la negoziazione con i soggetti proponenti e individuando le forme di intervento più efficaci ed idonee allo sviluppo della competitività. Per detta attività Invitalia potrà avvalersi dell'apporto di strutture in house della Regione Calabria o di società di consulenza specializzate nel settore (Advisory internazionali).
Sulla base dell'esito dell'istruttoria di cui sopra, i competenti settori della Regione Calabria possono provvedere all'adozione degli atti necessari alla realizzazione degli interventi valutati positivamente e al riconoscimento dei relativi benefici.

4.3 Protocolli di intesa

La Regione, operando in una logica integrata con gli enti preposti istituzionalmente alla promozione ed al rafforzamento del sistema produttivo e in grado di apportare un valore aggiunto alle azioni di attrazione degli investimenti si avvale, Protocolli con ICE, SACE, ed altri soggetti indicati dalla Cabina di Sviluppo Strategico in linea con quanto previsto nel DL 91/2017 individuando, specifiche misure volte a favorire, in particolare, l'attrazione degli investimenti in area ZES.

Il Protocollo d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, con ICE Agenzia e/o altri Enti (DL 91/2017)

Il Protocollo è finalizzato, tra l'altro, ad avviare un confronto strutturato tra le parti per favorire l'attuazione di strategie e strumenti a supporto dell'attrazione ed accompagnamento di investimenti esteri, realizzare e condividere un sistema informativo che permetta l'assistenza agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento in Regione Calabria, sviluppare un portafoglio di offerta territoriale, agevolare le procedure burocratiche funzionali alla realizzazione di investimenti in Calabria, condividere un sistema informativo su normative, incentivi nazionali e locali, funzionamento di strumenti a supporto degli investimenti esteri nonché svolgere attività promozionale congiunta per favorire gli investimenti diretti esteri in Calabria.

Il Protocollo d'intesa con SACE s.p.a.

L'accordo, tra l'altro, ha la finalità di identificare e promuovere azioni comuni per il rafforzamento della capacità di presidio dei mercati esteri delle PMI calabresi, anche attraverso lo scambio di informazioni sulle attività sviluppate e programmate nel campo della promozione dell'internazionalizzazione delle PMI calabresi, al fine di individuare specifiche opportunità per lo sviluppo di iniziative congiunte, ovvero iniziative promosse dalla Regione che potranno essere assistite sui mercati esteri da team dedicati di SACE e di SIMEST, mettere a sistema le strategie volte a valutare come meglio cogliere le opportunità commerciali all'estero per le imprese calabresi nonché individuare le azioni e gli strumenti per attuarle.

4.4 Accordi con le Prefetture

Con la promozione di appositi accordi ed intese con le Prefetture territorialmente competenti si attiveranno specifiche azioni di monitoraggio in merito alla titolarità delle aree individuate e perimetrate, onde poter preliminarmente identificare e segnalare eventuali speculazioni legate al mutamento della titolarità delle stesse, anche a seguito di eventuali cessioni delle quote societarie: gli esiti delle analisi costituiranno oggetto di comunicazione alle Strutture coinvolte nella gestione della ZES (Regione, Invitalia…) nonché alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.
Con le medesime modalità saranno garantiti altresì i controlli di legalità propedeutici all'insediamento nonché, nelle more degli investimenti o successivamente agli stessi, volti a prevenire fenomeni di infiltrazione della criminalità organizzata, ovvero condotte contrarie alle norme.
Sempre attraverso apposite intese potranno essere attivate specifiche iniziative tese a garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti da effettuarsi nelle aree ZES.

4.5 Accordi con le parti sociali per le strategie di sviluppo

La Regione promuove la stipula di specifiche intese con le organizzazioni territoriali dei datori di lavoro e dei lavoratori al fine di individuare politiche e strategie di sviluppo per gli insediamenti delle nuove iniziative nelle ZES ovvero finalizzate alla valorizzazione dell'occupazione e all'incremento degli occupati in dette aree.

4.6 Accordi con gli Enti Locali

La Regione attraverso specifici accordi con gli Enti Locali interessati dall'insediamento nella ZES, promuove il riconoscimento dei benefici di semplificazione amministrativa, di eventuale rimozione dei carichi fiscali nonché ogni altro supporto necessario alla riuscita delle nuove iniziative insediative della Regione Calabria.
In particolare gli EELL forniscono il loro supporto mediante la messa a disposizione del personale e delle competenze afferenti ai singoli SURAP al fine di garantire un celere iter procedimentale per le iniziative da intraprendersi in area ZES.

5 Nominativo del rappresentante della Regione

L'individuazione del nominativo del rappresentante della Regione Calabria nel Comitato di indirizzo della ZES, di cui al disposto dell'art. 6 comma 1 lettera i del DPCM 12/2018, è di competenza del Presidente della Giunta regionale.
In ottemperanza a quanto sopra, in prima istanza, è individuato quale rappresentante della Regione Calabria nel Comitato di indirizzo della ZES l'attuale Dirigente Generale, nominato con DGR n. 68 del 09/03/2018, della Struttura di Coordinamento della Programmazione Nazionale istituita con DGR n. 45 del 08/02/2018.