

Working Paper Series

*La zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna.
Una leva per l'attrattività dell'intera regione?*

by

Aurelio Bruzzo

01/2026

SEEDS is an interuniversity research centre. It develops research and higher education projects in the fields of ecological and environmental economics, with a special focus on the role of policy and innovation. Main fields of action are environmental policy, economics of innovation, energy economics and policy, economic evaluation by stated preference techniques, waste management and policy, climate change and development.

The SEEDS Working Paper Series are indexed in RePEc and Google Scholar.
Papers can be downloaded free of charge from the following websites:
<http://www.sustainability-seeds.org/>.

Enquiries: info@sustainability-seeds.org

SEEDS Working Paper 01/2026
Gennaio 2026
By Aurelio Bruzzo

The opinions expressed in this working paper do not necessarily reflect the position of SEEDS as a whole.

LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA DELL'EMILIA-ROMAGNA. UNA LEVA PER L'ATTRATTIVITÀ DELL'INTERA REGIONE?

di Aurelio Bruzzo^(*)

Sommario

Il presente studio persegue l'obiettivo di indagare le effettive possibilità che vengano soddisfatte le condizioni affinché la ZLS prevista nel porto di Ravenna possa costituire una leva per lo sviluppo del sistema produttivo dell'intera Emilia-Romagna.

Esso si articola in due parti, di cui la prima è dedicata all'illustrazione di questa particolare misura di politica industriale recentemente avviata dalla Regione Emilia-Romagna, mentre nella seconda parte si provvede a presentare alcuni approfondimenti, accompagnati da un'analisi critica tendente a verificare come rispondere alla domanda contenuta nel titolo dello stesso studio.

In via conclusiva sembra di poter affermare che si presentino fattori sia esogeni, come il mutamento della situazione in cui attualmente si svolge il commercio internazionale, sia endogeni, come la stessa forma diffusa su tutto il territorio regionale della ZLS, possano ostacolare la realizzazione dell'originario progetto.

Abstract

The Simplified Logistics Zone of Emilia-Romagna. A lever for the attractiveness of the entire region?

This study aims to investigate the effective possibility that the conditions will be met so that the ZLS planned for the port of Ravenna can constitute a lever for the development of the production system of the entire Emilia-Romagna region.

It is divided into two parts, the first of which illustrates this specific industrial policy measure recently implemented by the Emilia-Romagna Region, while the second provides further insights, accompanied by a critical analysis aimed at assessing how to answer the question posed in the study's title.

In conclusion, it seems we can say that both exogenous factors, such as the changing situation in which international trade currently takes place, and endogenous factors, such as the widespread form of the ZLS throughout the region, may hinder the realization of the original project.

Keywords: Logistics, Transport policy, Territorial Areas, Regional Development

JEL Codes: R42, R52, R58, R11

^(*) Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Ferrara, Via Voltapaletto, 11 – 44100 Ferrara.
email corresponding author: aurelio.bruzzo@unife.it

Prima parte: Il progetto di Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna. Un'illustrazione complessiva

1. La ZLS: definizione e sue principali caratteristiche

In sede introduttiva non si può non ricordare il rilevante ruolo svolto dal settore dei Trasporti e della Logistica nell'ambito di un moderno e competitivo sistema economico: in effetti, tali attività risultano essenziali per la crescita di una regione come l'Emilia-Romagna che è fra le più manifatturiere d'Italia, nonché d'Europa.

Recentemente, cioè a fine ottobre 2025, con l'approvazione della legge quadro sugli interporti, che ha modificato la precedente legge n. 240/1990, anche il *policy maker* italiano ha decisamente puntato sulla intermodalità, riconoscendo l'interporto come un'infrastruttura strategica per il nostro paese.

Uno strumento della politica dei trasporti è costituito dalla Zona Logistica Semplificata (ZLS) che generalmente viene definita come un'area territoriale - geograficamente delimitata e chiaramente identificata - che può rivelarsi economicamente strategica, in quanto mediante essa si creano le condizioni favorevoli – in termini di semplificazioni amministrative e di incentivazioni di carattere fiscale, doganale e finanziario – per promuovere un più generale processo di sviluppo a favore delle imprese insediate in uno specifico sistema produttivo e logistico, attraendo nuovi investimenti, nonché l'insediamento di nuove imprese nella regione in cui la ZLS è ubicata.

In Italia, una ZLS non può essere istituita nelle regioni su cui opera la Zona Economica Speciale (ZES) unica del Mezzogiorno, la quale riguarda ovviamente tutte le regioni meridionali (a cui si sono da poco aggiunte anche l'Umbria e una parte delle Marche). La ZLS va pertanto distinta dalla ZES (unica), giacché quest'ultima è uno strumento più ampio e recente: infatti, è stata istituita nell'attuale forma solo nel 2024 e dal 2025 copre un'area geografica più vasta dell'Italia meridionale, disponendo - come suo principale strumento d'intervento - di un maggiore credito d'imposta.

Le ZLS, invece, sono zone più circoscritte, istituite (ai sensi della legge n. 205/2017) a livello di singole regioni anche prima del 2024, le quali solitamente coprono specifiche aree portuali e logistiche, disponendo di incentivi fiscali di minore entità rispetto a quelli della ZES.

Per ciascuna regione può essere istituita solo una ZLS, qualora in essa sia presente almeno un'area portuale che presenti le caratteristiche previste dalla Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)¹.

Come accennato, la ZLS - oltre a comprendere almeno un'area portuale - è composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti, ma ovviamente non può comprendere zone residenziali.

Inoltre, la ZLS può includere anche aree della stessa regione che non siano territorialmente adiacenti a quella portuale, purché queste presentino un nesso economico-funzionale con essa. Tale nesso tra aree non territorialmente adiacenti sussiste qualora siano presenti, o se ne prospetti il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, così come indicate nel Piano di Sviluppo Strategico (PSS) della ZLS, oppure di adeguate infrastrutture di collegamento fra le varie aree interessate.

2. Finalità e iter attuativo della ZLS dell'Emilia-Romagna

2.1 Le finalità e gli obiettivi

Anche lo scopo principale della ZLS dell'Emilia-Romagna (ZLS-ER) è quello di creare all'interno del suo perimetro le condizioni favorevoli a promuovere lo sviluppo del sistema produttivo e logistico territoriale per le imprese in essa insediate, nonché ad attrarre (anche dall'estero) nuovi investimenti e l'insediamento di nuove imprese.

Ovviamente essa persegue anche obiettivi specifici che nel caso della ZLS-ER sono i seguenti:

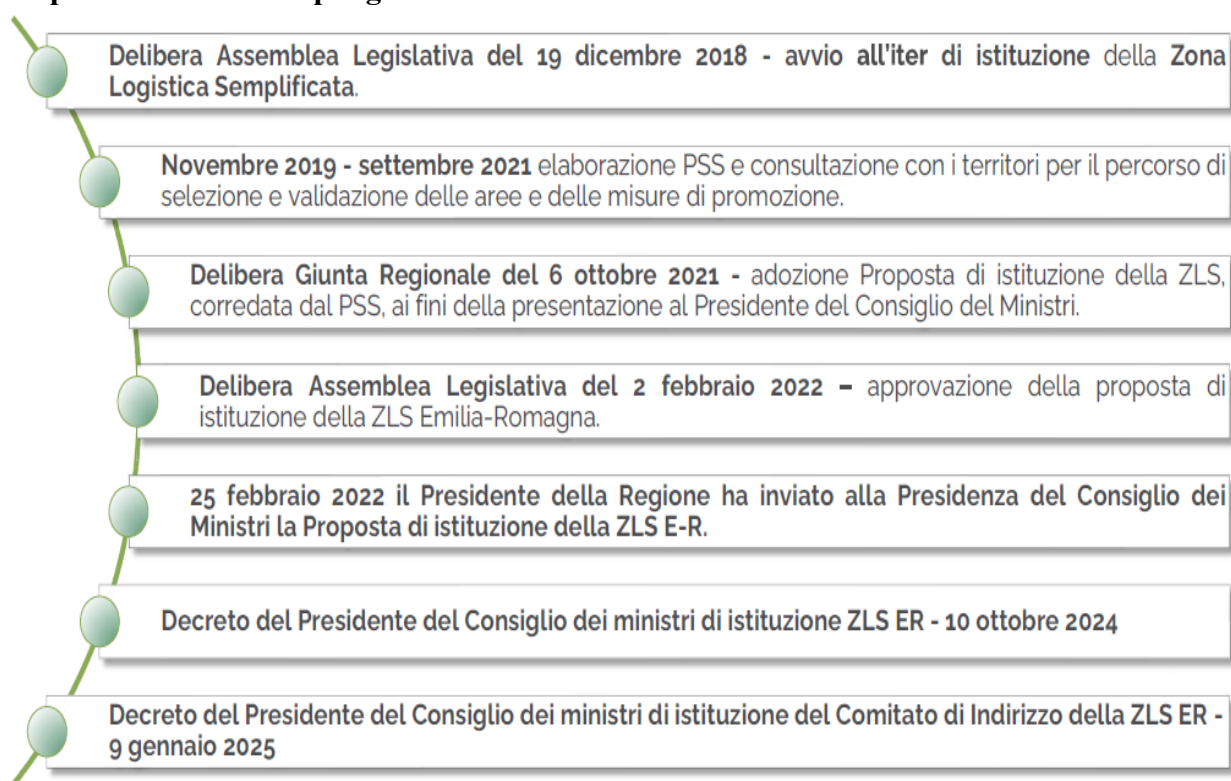
¹ La TEN-T mira a creare un'unica rete europea di infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie e persino vie navigabili), collegando i principali nodi strategici europei come città, porti, aeroporti e interporti.

- lo sviluppo dell'Hub portuale di Ravenna, che rappresenta uno snodo intermodale per il sistema produttivo regionale, in quanto costituisce il principale punto di approdo per le merci di importazione in Emilia-Romagna, nonché uno snodo anche di rilievo nazionale;
- lo sviluppo dei principali nodi logistici regionali e dei trasporti intermodali, considerati fondamentali ai fini di uno sviluppo sostenibile;
- ed infine lo sviluppo delle attività imprenditoriali, incentivando ed attraendo nuovi investimenti (da altre regioni e anche dall'estero).

2.2 L'iter attuativo

L'iter procedurale è stato avviato nel dicembre 2018 con l'approvazione di una delibera da parte dell'Assemblea regionale e si è concluso nell'ottobre 2024, con l'emanazione del DPCM istitutivo della ZLS Emilia-Romagna, come risulta dall'allegato prospetto.

Prospetto 1: Schema riepilogativo dell'iter attuativo



Fonte: Regione Emilia-Romagna

La ZLS-ER è stata definita in conformità alla legge n. 205/2017, che disciplina le ZLS operanti nelle regioni dell'Italia centro-settentrionale, nonché al DPCM n. 40/2024, che ne regola le modalità operative. Poi, nell'ottobre 2024, la ZLS-ER è stata istituita con un DPCM sulla base di quanto previsto nel PSS presentato dalla Regione Emilia-Romagna.

In effetti, in questo sessennio è stato elaborato il PSS della ZLS-ER, incentrato sul porto di Ravenna e sulle connesse infrastrutture logistiche e tale piano è stato successivamente approvato dall'Assemblea legislativa regionale nel febbraio 2022, con la Delibera n. 70 del 02/02/2022, ai fini della sua presentazione al Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi della L. n. 205/2017.

Il procedimento istitutivo ha richiesto dunque circa 6 anni di tempo, e durante questo periodo – anche come si verificherà in seguito – molte cose sono purtroppo cambiate.

D'altro canto, la durata operativa della ZLS è di sette anni, prorogabile per ulteriori sette anni. La sua durata non è dunque destinata a protrarsi all'infinito, ma solo per un massimo di 14 anni.

In effetti, affinché gli incentivi economico-finanziari e le agevolazioni giuridico-amministrative risultino efficaci occorre che essi siano di tipo straordinario, sia nel tempo che nello spazio; altrimenti, se diventassero ordinari o generalizzati, non risulterebbero più efficaci.

3. Il contesto politico-istituzionale in Emilia-Romagna e ulteriori cenni alle caratteristiche della ZLS

L'istituzione in Emilia-Romagna della ZLS si basa su una duplice constatazione a cui era all'epoca giunta l'Amministrazione regionale, secondo la quale il trasporto e la logistica sono settori fondamentali ai fini della crescita economica; di conseguenza, la ZLS può dare un contributo decisivo allo sviluppo della portualità, dei trasporti inter-modali, delle attività imprenditoriali, nonché un importante stimolo alla semplificazione delle procedure burocratiche.

L'Amministrazione regionale si è dunque indirizzata verso l'istituzione di una ZLS che avesse una conformazione pienamente regionale e comprendesse aree produttive con forti potenzialità di sviluppo collegate al porto di Ravenna e agli altri principali nodi logistici della regione.

Per fare ciò sono state pienamente sfruttate le facoltà, previste dalla normativa vigente in materia, di comprendere nel perimetro della ZLS anche aree non territorialmente adiacenti a quella portuale.

La politica relativa alla ZLS-ER risulta pertanto espressione della necessità di una visione integrata per il trasporto e la logistica delle merci: una strategia di sviluppo in cui gli attori pubblici sono chiamati a coordinare gli interventi di politica industriale, di pianificazione urbanistica e di uso del territorio con le politiche dei trasporti.

La ZLS-ER, infine, consiste in un sistema eterogeneo, composto da porzioni di territorio della regione, dalle imprese che vi operano ed infine dalle infrastrutture che collegano le aree e le imprese in queste ubicate al porto di Ravenna.

4. I criteri prioritari di selezione delle aree inserite nel perimetro territoriale e l'ambito operativo

La ZLS-ER si innesta sull'area portuale di Ravenna, ne include le aree adiacenti, e verrà progressivamente allargata ad ulteriori aree non adiacenti, a condizione che queste siano capaci di soddisfare il nesso economico-funzionale con il porto di Ravenna, finendo così per coinvolgere un'area complessiva di oltre 4.500 ettari (per l'esattezza 4.563 ha).

Più precisamente, il nesso economico va individuato in una serie di specializzazioni produttive, mentre il nesso funzionale è configurato dalla connessione sul territorio mediante le già esistenti reti di trasporto oppure quelle da realizzare.

Per delimitare la ZLS Emilia-Romagna sono state seguite 2 priorità:

- priorità 1: inclusione nella ZLS del porto di Ravenna e dei principali nodi logistici regionali, sebbene, in realtà, nel perimetro della ZLS-ER siano incluse anche aree a vocazione logistico-produttiva, cioè mista, che sono ubicate nell'ambito portuale. L'inserimento del porto di Ravenna e dei principali nodi logistici regionali nel perimetro della zona mira in particolare al rafforzamento delle interconnessioni e del grado di accessibilità tra il porto di Ravenna e quei bacini produttivi che sono considerati di primario interesse per lo sviluppo del sistema produttivo regionale;
- priorità 2: inclusione di aree produttive e commerciali, già destinate ad insediamenti produttivi, che – oltre a soddisfare il nesso economico-funzionale – presentano anche una capacità di espansione produttiva. Tale priorità persegue dunque lo scopo di creare delle condizioni favorevoli per lo sviluppo delle imprese già operanti e per la nascita di nuove imprese, individuando:
 - aree destinate a insediamenti produttivi già esistenti;
 - aree dotate di una capacità di espansione produttiva tale da garantire l'insediamento di una grande impresa o il potenziamento di imprese già esistenti.

5. La dimensione e la distribuzione territoriale dei nodi intermodali e delle aree logistico-produttive

Poiché l'estensione massima possibile della ZLS-ER è pari a 4.903 ha, la ZLS che è stata istituita in Emilia-Romagna copre il 93% del totale della superficie candidabile.

Circa il 60% dell'estensione complessiva della ZLS include una decina di nodi intermodali e di aree logistico-produttive presenti nel porto e retroporto di Ravenna, nonché negli snodi strategici della piattaforma logistica intermodale regionale (ved. Prospetto 2 e Figura 1).

Di questo insieme, però, più del 50% è concentrato nel porto ravennate, nonché in due soli nodi logistici, quello di Bologna e quello di Parma, che sono già notevolmente estesi.

Le rimanenti aree invece sono localizzate in nodi logistici di dimensione – e pertanto anche di rilievo – decisamente minore a quelli appena menzionati.

Prospetto 2: Superfici dei vari nodi logistici inclusi nella ZLS-ER

Nodi intermodali e aree logistico-produttive	Provincia	Superficie (ha)	% occupazione della superficie della ZLS
Porto di Ravenna	Ravenna	1.689	37%
Centro Intermodale Lugo	Ravenna	26	0,6%
Scalo merci Villa Selva	Forlì-Cesena	17	0,4%
Scalo ferroviario di Bondeno	Ferrara	13	0,3%
Interporto di Bologna	Bologna	521	11%
Scalo merci Marzaglia	Modena	77	2%
Scalo merci di Rubiera	Reggio Emilia	8	0,2%
Scalo di Dinazzano	Reggio Emilia	27	1%
Scalo merci Guastalla-S. Giacomo	Reggio Emilia	1	0,02%
Interporto di Parma	Parma	257	6%
Hub ferroviario di Piacenza	Piacenza	112	3%
Totale nodi		2.748	60%

Figura 1: Rappresentazione dei nodi logistici e delle aree produttive



Fonte: Regione Emilia-Romagna

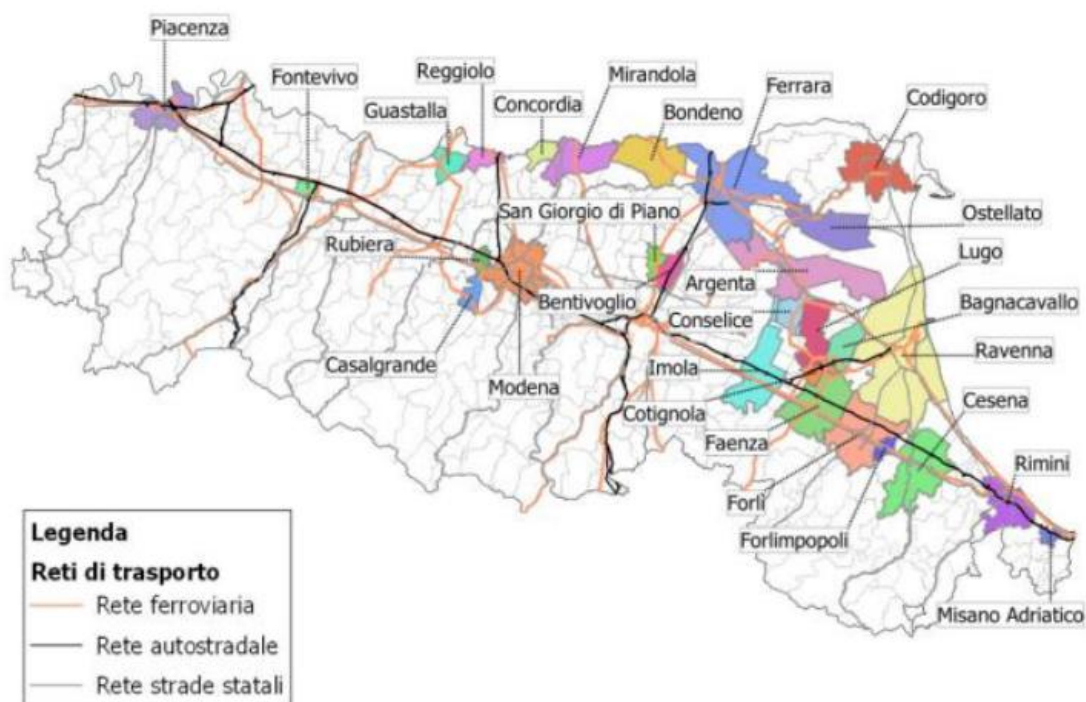
Il restante 40% del complessivo perimetro della ZLS-ER è composto da 25 aree produttive localizzate in 22 Comuni della regione, tra loro non attigui, per un'estensione totale pari a 1.815 ha (ved. Prospetto 3 e Figura 2). Pertanto, appare evidente l'elevata frammentazione dei nodi logistici e soprattutto delle aree produttive, oltre che la loro notevole dispersione sul territorio regionale.

Prospetto 3: Superfici delle varie aree produttive incluse nella ZLS-ER

Comune - Nome aree produttive selezionate	Provincia	Superficie (ha)	% occupazione della superficie della ZLS
<i>Ravenna - Le Bassette – Via Baiona</i>	<i>Ravenna</i>	<i>79</i>	<i>2%</i>
<i>Ravenna – Area Via Vicoli</i>	<i>Ravenna</i>	<i>23</i>	<i>1%</i>
<i>Bagnacavallo – Via Cà del vento</i>	<i>Ravenna</i>	<i>54</i>	<i>1%</i>
<i>Bagnacavallo – Via Sinistra Canale Superiore</i>	<i>Ravenna</i>	<i>52</i>	<i>1%</i>
<i>Lugo/Cotignola – Centro Mercè – Via Cavatorta</i>	<i>Ravenna</i>	<i>43</i>	<i>1%</i>
<i>Cotignola – Area Vulcaflex – Via Madonna di Genova</i>	<i>Ravenna</i>	<i>25</i>	<i>1%</i>
<i>Cotignola – Area Sirea-Calpo</i>	<i>Ravenna</i>	<i>33</i>	<i>1%</i>
<i>Conselice – Area industriale Unigrà</i>	<i>Ravenna</i>	<i>46</i>	<i>1%</i>
<i>Faenza – Zona industriale Autostrada-Naviglio</i>	<i>Ravenna</i>	<i>209</i>	<i>5%</i>
<i>Forlì – Aree industriali Villa Selva e Coriano</i>	<i>Forlì-Cesena</i>	<i>230</i>	<i>5%</i>
<i>Forlimpopoli – Villa Selva</i>	<i>Forlì-Cesena</i>	<i>43</i>	<i>1%</i>
<i>Cesena – Aree produttive</i>	<i>Forlì-Cesena</i>	<i>272</i>	<i>6%</i>
<i>Rimini – CAAR</i>	<i>Rimini</i>	<i>13</i>	<i>0,3%</i>
<i>Misano Adriatico – Area APEA Raibano</i>	<i>Rimini</i>	<i>14</i>	<i>0,3%</i>
<i>Argenta – Area APEA Sant'Antonio</i>	<i>Ferrara</i>	<i>48</i>	<i>1%</i>
<i>Bondeno – Area Riminalda</i>	<i>Ferrara</i>	<i>31</i>	<i>1%</i>
<i>Codigoro – Area APEA Pomposa/Ponte Quagliotto</i>	<i>Ferrara</i>	<i>98</i>	<i>2%</i>
<i>Ferrara – Aree Polo Chimico</i>	<i>Ferrara</i>	<i>61</i>	<i>1%</i>
<i>Ostellato – Area SIPRO</i>	<i>Ferrara</i>	<i>114</i>	<i>2%</i>
<i>Imola – Via Lasie</i>	<i>Bologna</i>	<i>48</i>	<i>1%</i>
<i>Modena – Area Santa Caterina</i>	<i>Modena</i>	<i>10</i>	<i>0,2%</i>
<i>Concordia sulla Secchia – Aree industriali</i>	<i>Modena</i>	<i>48</i>	<i>1%</i>
<i>Mirandola – Aree industriali</i>	<i>Modena</i>	<i>20</i>	<i>0,4%</i>
<i>Reggiolo – Aree industriali Rame, Ranaro, Gorna</i>	<i>Reggio Emilia</i>	<i>110</i>	<i>2%</i>
<i>Guastalla – Area industriale San Giacomo</i>	<i>Reggio Emilia</i>	<i>91</i>	<i>2%</i>
Totale		1.815	40%

Fonte: Regione Emilia-Romagna

Figura 2: Rappresentazione dei comuni di ubicazione dei nodi logistici e delle aree produttive



Fonte: Regione Emilia-Romagna

6. Le agevolazioni fiscali, finanziarie e doganali, tra cui il credito d'imposta

In base alla normativa vigente, un'impresa che si localizza nella ZLS-ER può fruire del seguente pacchetto di incentivi:

- i) agevolazioni statali, rappresentate da un credito d'imposta nei limiti consentiti dalla normativa europea sugli aiuti di Stato (art. 107 TFUE);
- ii) agevolazioni regionali, poiché ogni regione può mettere a disposizione risorse per gli investimenti nelle ZLS;
- iii) semplificazioni amministrative e burocratiche statali, indicate nella legge "semplificazione" (l. n. 12/2029), e regionali che ciascuna Regione o Comune possono deliberare;
- iv) Zona Franca Interclusa, che permette di beneficiare dell'esenzione di IVA e dazi per le merci importate in Italia da paesi non UE;
- v) condizioni creditizie favorevoli, grazie alla possibilità di stipulare accordi o convenzioni con banche per favorire gli investimenti delle imprese

6.1 L'attuale disciplina del credito d'imposta

Il credito d'imposta è stato istituito col d. l. n. 60/2024, mentre il successivo d. l. n. 202/2024 prevede che questo contributo sia riconosciuto per gli investimenti effettuati nel 2025, relativamente all'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono insediate nelle ZLS, limitatamente però alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale ai sensi del Trattato sul Funzionamento dell'UE (TFUE) e nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027.

Il credito, utilizzabile esclusivamente in compensazione (di imposte erariali), va concesso, dunque, nel rispetto dei limiti e delle condizioni previsti dalla normativa europea.

Esso però è cumulabile con gli aiuti cosiddetti *de minimis* e con gli altri «aiuti di Stato» che abbiano ad oggetto i medesimi costi già ammessi al beneficio, ma a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'importo massimo di aiuto, consentito dalla disciplina europea di riferimento.

Infine, il credito è cumulabile, nei limiti delle spese effettivamente sostenute, anche con altre misure agevolative, che non siano però qualificabili come aiuti di Stato ai sensi dello stesso TFUE.

6.2 Le incentivazioni regionali a favore delle imprese ubicate nella ZLS-ER

Le principali agevolazioni previste a livello regionale, che sono ovviamente soggette a verifica di copertura finanziaria e ammissibilità normativa, sono invece le seguenti:

- premialità sulla l. reg.le n. 14/2014 - Promozione degli investimenti in Emilia-Romagna;
- agevolazioni legate alla vigente normativa di incentivazione dello *shift* modale gomma/ferro per le imprese insediate nella ZLS-ER;
- riconoscimento di una specifica priorità nell'ambito dei criteri di selezione per la valutazione dei progetti candidati (ad un finanziamento) a valere sul PR FESR 2021-2027, (di cui alla politica europea di coesione);
- eventuale predisposizione di misure dedicate nell'ambito del programma triennale delle attività produttive e/o dello stesso PR FESR 2021-2027, misure volte a favorire gli investimenti sostenuti dalle imprese rientranti nella ZLS-ER;
- riduzione (fino ad un max del 30%) del contributo di costruzione applicato dai Comuni ai fabbricati costruiti negli ambiti territoriali rientranti nel perimetro della ZLS-ER;
- riduzione degli oneri applicati per la concessione delle autorizzazioni ambientali, di circa il 20% delle spese istruttorie, a favore dei siti produttivi attivi nell'area della ZLS-ER.

7. La Zona Franca Doganale «interclusa»

La L. n. 12/2019 stabilisce - ai sensi del Codice doganale dell'UE - che nelle ZLS possono essere istituite delle Zone Franche Doganali (ZFD), chiamate perciò intercluse.

La perimetrazione di una ZFD è proposta da ciascun Comitato di Indirizzo, trattato nel prossimo paragrafo, ma è approvata con un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli. Una volta insediato il Comitato di indirizzo, come già avvenuto nel caso dell'Emilia-Romagna, la Regione ha espresso l'intenzione di richiedere l'attivazione di tale istituto all'interno del Porto di Ravenna, per consentire alle imprese di usufruire dei vantaggi conseguenti.

Tali vantaggi consistono sostanzialmente nella sospensione temporale dei pagamenti per imposte e dazi e, più precisamente, sono i seguenti:

- sospensione del pagamento dei diritti doganali fino alla definitiva destinazione della merce in paesi dell'UE;
- disponibilità di aree in cui le merci provenienti dai mercati extra UE saranno esenti da IVA e Dazi Doganali;
- favorire lo stoccaggio delle merci così da poterle conservare da parte dell'importatore per un tempo illimitato, prima di essere re-immesse sul mercato e in tal modo favorire il fenomeno del ri-export.

Le agevolazioni doganali invece sono finalizzate alla riduzione dei tempi e dei costi connessi alle attività di import/export e a decongestionare gli spazi a disposizione nelle aree portuali per lo stoccaggio delle merci; esse sono le seguenti: sdoganamento in Mare (dal 2014); corridoi controllati (*Fast Corridor*); ed infine fruizione del progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali.

8. Le semplificazioni amministrative, sia statali che regionali

8.1 Aspetti generali

Le semplificazioni amministrative previste a favore delle imprese che sono ubicate o che si localizzeranno nel perimetro della ZLS-ER sono di 2 tipi:

- i) riduzione del numero di atti da presentare alle Amministrazioni pubbliche;
 - ii) riduzione dei tempi necessari per il disbrigo dei rapporti amministrativi con le stesse.
- i) I progetti inerenti all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS sono soggetti ad un'unica autorizzazione (AU), nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA), ecc.

L'autorizzazione unica, ove necessario, costituisce anche variante degli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del Piano paesaggistico regionale.

Nel procedimento di autorizzazione confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, di assenso e i nulla osta, previsti dalla vigente legislazione (in relazione all'attività da intraprendere, o al progetto da approvare o all'opera da eseguire nell'area della ZLS).

ii) Le riduzioni dei termini temporali previste nei rapporti amministrativi tra le imprese che si localizzano nella ZLS e le competenti Amministrazioni pubbliche sono indicativamente le seguenti:

- di un terzo o della metà dei termini temporali a seconda del tipo di autorizzazione richiesta e da rilasciare;
- inoltre, per le imprese beneficiarie delle agevolazioni che effettuano gli investimenti ammessi al credito d'imposta gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria sono realizzati entro il termine perentorio di 90 giorni dalla presentazione della relativa istanza da parte delle imprese ai gestori dei servizi di pubblica utilità;
- i termini indicati sono da considerarsi perentori, decorsi i quali, i relativi atti si intendono resi in senso favorevole.

8.2 Le semplificazioni burocratico-amministrative a livello regionale

La legge regionale sulla semplificazione amministrativa (n. 81/2011 "Misure per l'attuazione degli obiettivi di semplificazione del sistema amministrativo regionale e locale") ha introdotto alcune semplificazioni che riguardano - in via generale - il monitoraggio dei procedimenti e la certezza dei tempi, in quanto questi risultano cruciali per gli investimenti produttivi effettuati dalle imprese.

Tra esse le principali sono le seguenti:

- sistema di accordi con gli Enti locali, consultazione delle parti sociali, delle associazioni di categoria, Tavolo permanente per la semplificazione, Nucleo tecnico regionale, analisi permanente dei procedimenti;
- certezza dei tempi dei procedimenti amministrativi;
- piena applicazione del principio della responsabilità amministrativa, adottando misure idonee a garantire il rispetto dei termini prestabiliti per l'emanazione del provvedimento;
- d'altro canto, piena accessibilità da parte di imprese e cittadini a dati e informazioni utili ai fini della presentazione delle istanze delle amministrazioni regionale e locale;
- uniformità delle procedure amministrative;
- divieto di introduzione di oneri amministrativi non compensati;
- divieto di richiesta di documenti già in possesso delle pubbliche amministrazioni.

Ne sono seguite alcune linee strategiche di azione (in senso evolutivo rispetto al quadro pre-esistente):

- semplificazione in materia edilizia (accelerare e semplificare le procedure urbanistico-edilizie);
- informatizzazione dei procedimenti amministrativi e interoperabilità delle pubbliche amministrazioni;
- analisi e valutazione permanente dei procedimenti amministrativi regionali;
- analisi e valutazione dell'impatto della regolamentazione.

Prospetto 4: Riepilogo delle agevolazioni e delle semplificazioni distinte per livello di governo

Agevolazioni/semplificazioni	Governo nazionale	Governo regionale
Agevolazioni finanziarie	Credito d'imposta	Agevolazioni regionali
Zona franca interclusa e connesse agevolazioni doganali	Esenzione da dazi e IVA	-----
Semplificazioni burocratico-amministrative	Semplificazioni nazionali	Semplificazioni regionali

Fonte: nostre elaborazioni

Dal precedente prospetto 4 appare evidente che l'intervento da parte del governo centrale è molto rilevante, almeno in termini di numero di strumenti a sua disposizione, soprattutto in considerazione del fatto che la decisione di istituire la ZLS rientrerebbe nella politica regionale, in quanto essa viene assunta dall'Ente Regione. Evidentemente si ritiene che – essendo il campo di operatività di una ZLS di livello anche internazionale – la sua implementazione debba essere seguita anche a livello centrale.

8.3 Sportello Unico Telematico per le Attività produttive (SUAP-ER)

Le imprese localizzate nella ZLS-ER beneficiano poi delle semplificazioni amministrative e telematiche già introdotte per tutte le imprese della regione attraverso il SUAP-ER.

Il SUAP per la ZLS-ER assume la funzione di responsabile unico del procedimento per la fase di insediamento, realizzazione e svolgimento delle attività economiche nella ZLS-ER.

Sono previsti però requisiti (minimi) per l'accesso allo Sportello Unico e il rilascio dell'Autorizzazione Unica per la ZLS-ER.

Al termine del procedimento viene rilasciato un provvedimento autorizzatorio unico (AU ZLS Emilia-Romagna), il quale assolve alla funzione di sostituire tutte le autorizzazioni (nonché intese, licenze, concessioni, nullaosta e permessi) che debbano essere comunque rilasciate da altri enti, attraverso lo strumento della Conferenza dei servizi semplificata (di cui alla l. n. 241/1990), in ottemperanza a quanto previsto dal d. l. n. 91/2017 di riforma e dalle successive disposizioni intervenute in materia (d. l. n. 77/2021).

Operativamente è stato tuttavia stabilito di utilizzare lo strumento già esistente del SUAP-ER, integrando in esso una sezione dedicata al SUAP per la ZLS-ER.

9. La governance della ZLS-ER

La *governance* e il funzionamento delle strutture della ZLS-ER sono molto importanti, non solo per la prevista quantità di compiti ad esse affidate e da svolgere, ma anche per la numerosità e/o la consistenza dei vantaggi economico-finanziari e fiscali previsti a favore delle imprese insediate.

Gli organi di governo delle ZLS sono il Comitato di indirizzo e la Cabina di regia:

- la Cabina di regia è istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, è presieduta dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR ed è composta anche dagli altri ministri competenti. Il suo compito è quello di attuare il coordinamento generale delle politiche nell'ambito della ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica;
- il Comitato di indirizzo, invece, è l'organo che amministra la ZLS-ER e ne assicura la piena operatività, nonché l'attuazione del Piano Strategico di Sviluppo (PSS).

Circa la sua composizione, il Comitato di indirizzo è prevalentemente composto da esponenti delle Amministrazioni locali (dal Presidente della Regione ai Sindaci dei Comuni interessati). Circa i suoi compiti (definiti dal DPCM n. 40/2024), invece, esso è preposto allo svolgimento delle procedure amministrative (tra cui insediamento di nuove imprese, procedure di autorizzazione, etc.) e di finanziamento da individuare specificamente.

Esso, inoltre, risponde alle seguenti problematiche:

- coordinamento della ZLS-ER nel suo complesso;
- monitoraggio per assicurare che i risultati vengano conseguiti e per segnalare criticità nella loro realizzazione;
- promozione a livello nazionale ed internazionale della ZLS-ER.

Al Comitato d'Indirizzo spettano ulteriori compiti, dal momento che esso deve anche assicurare che gli strumenti disponibili garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS-ER; l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZLS-ER; l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di soggetti terzi.

Infine, vi è anche una Struttura Tecnica Permanente, che è stata costituita appositamente per la ZLS-ER, giacché non è prevista dalla vigente normativa nazionale. Essa svolge funzioni di supporto per la programmazione delle attività di promozione, localizzazione degli investimenti, monitoraggio e

collegamento con l'ente Regione, le sue strutture operative, quelle dell'Autorità di Sistema Portuale e gli altri enti istituzionali attivi sul territorio.

Prospetto 5: Schema riepilogativo della Governance della ZLR-ER a livello regionale

Organismo strategico di livello regionale	
<i>Comitato di indirizzo della ZLS-ER</i>	<p><i>Componenti del Comitato di indirizzo della ZLS-ER:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale</i> • <i>Rappresentante della Regione Emilia-Romagna</i> • <i>Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri</i> • <i>Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>
Organismo amministrativo/gestionale e di raccordo con gli enti istituzionali attivi sul territorio	
<i>Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER (composta da Regione e Autorità di Sistema Portuale)</i>	<i>Opera come collegamento tra il Comitato di Indirizzo e gli organismi esistenti.</i>
Enti istituzionali attivi sul territorio	
<i>Uffici operativi della Regione, dell'Autorità di Sistema Portuale, dei Consorzi, degli Enti Locali, etc.</i>	<i>Operano su sollecitazione della Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER. Attuano decisioni del Comitato di Indirizzo e indicazioni operative della Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER in base alle loro attuali responsabilità/competenze amministrative e agli eventuali accordi sottoscritti con il Comitato stesso.</i>

Fonte: Regione Emilia-Romagna

Seconda parte: Lo stato di attuazione e prime valutazioni critiche, con riferimenti ai benefici e ai costi a livello regionale

10. Il recente stato di attuazione

Come si è già visto in precedenza, in corrispondenza del paragrafo relativo alla *governance* della ZLS-ER, dopo la sua approvazione avvenuta nell'ottobre 2024, a gennaio 2025 è stata approvata dal ministro competente la costituzione del Comitato di indirizzo. Questo provvedimento consente alle imprese di accedere alle varie agevolazioni fiscali per i loro investimenti in beni strumentali, previa verifica circa la congruità dei programmi di investimento stessi.

Il comitato - come già visto - è costituito da: autorità regionali e locali, nonché da rappresentanti del governo nazionale, oltre ai presidenti e ai sindaci di province, della Città metropolitana di Bologna e dei comuni interessati, in qualità però di soli uditori.

Si ricorda che fra le sue funzioni, vi sono quelle di:

- assicurare la promozione dell'area verso i potenziali investitori e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS-ER;
- promuovere la collaborazione fra le due componenti del SUAP-ER;
- definire le condizioni di accesso alle infrastrutture previste nel PSS;
- verificare per ciascuna impresa l'avvio del programma di attività oggetto delle previste semplificazioni;
- ed infine controllare che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività per almeno sette anni dopo gli investimenti effettuati.

Nel luglio 2025, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo, con cui si è provveduto all'avvio definitivo della ZLS-ER.

Infine, nell'ottobre 2025 è stato siglato un Protocollo d'Intesa fra le seguenti istituzioni: la Regione Emilia-Romagna, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale. Questo Protocollo di Intesa ha una durata triennale e impegna le istituzioni a collaborare nello sviluppo della ZLS-ER, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del territorio e farlo diventare un hub strategico ai fini dei traffici internazionali.

L'accordo prevede l'aggiornamento di studi e analisi sui flussi di merci, la valutazione della Zona Franca Doganale (ZFD) e la promozione di filiere e distretti produttivi ad alto valore aggiunto, con un'attenzione particolare ai mercati esteri e a quelli d'oltre mare (*overseas*).

Tra le iniziative prioritarie rientrano anche:

- l'integrazione delle piattaforme logistiche regionali con il sistema doganale anche per semplificare il ciclo import/export;
- l'utilizzo di tecnologie digitali per semplificare i processi di import/export;
- l'individuazione condivisa – presumibilmente con gli altri soggetti interessati – dei punti di inefficienza nella movimentazione multimodale delle merci, per poterli adeguatamente eliminare o, quantomeno, migliorare.

Infine, si preveda la promozione di iniziative di comunicazione e valorizzazione delle opportunità legate alla ZLS-ER e all'eventuale ZFD.

11. La presenza della ZLS-ER in provincia di Ferrara

Come già segnalato in precedenza (cfr. par. 6, figura 2), gli 11 nodi intermodali (da quello di Ravenna fino a quello di Piacenza) e/o aree logistico-produttive, nonché le 25 aree produttive individuate che sono comprese nel perimetro nella ZLS-ER, sono ubicati in ben 28 Comuni emiliano-romagnoli².

² Per completezza, si precisa che i comuni interessati sono i seguenti: Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano.

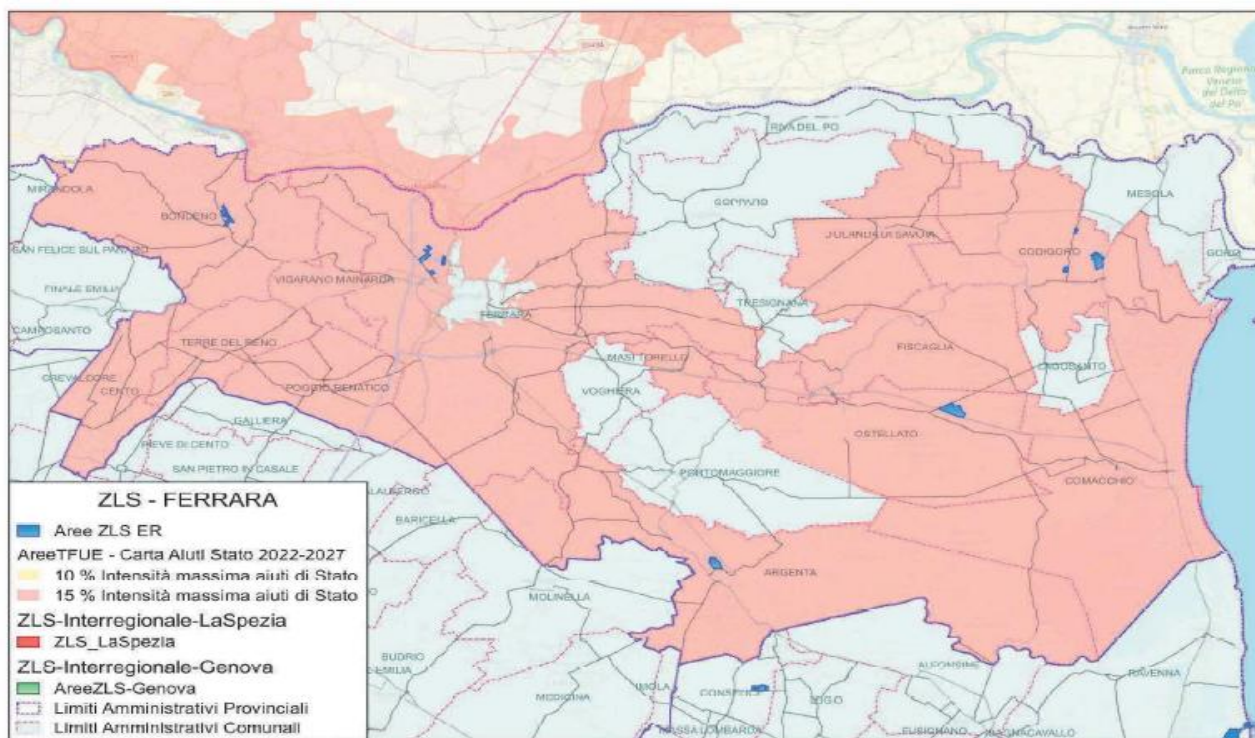
In effetti, con un'estensione di oltre 4.500 ettari, la ZLS-ER punta ad unire il porto di Ravenna – che costituisce il centro del sistema – con i nodi intermodali regionali e le aree produttive commerciali, individuati secondo criteri di collegamento economico-funzionale con il contesto portuale. Più precisamente, la ZLS-ER occupa una superficie di 4.563 ha., pari al 93% della superficie disponibile, e comprende – oltre al porto di Ravenna – aree di 28 comuni appartenenti a tutte le 9 province.

Prospetto 6: Riepilogo delle superfici delle aree

Aree incluse nella ZLS	Superficie (ha)	%
Nodi intermodali e aree logistico-produttive	2.748	60%
Aree produttive	1.815	40%
Totale	4.563	100%

Ad esempio, in provincia di Ferrara le aree facenti parte della ZLS-ER ricadono nei comuni di Argenta, Bondeno, Codigoro, Ostellato e Ferrara, di cui quelli di Codigoro e Ostellato rientrano anche nell'Area Interna Basso Ferrarese.

Figura 3: Le aree in provincia di Ferrara rientranti nella ZSL-ER



Fonte: Regione Emilia-Romagna

Inoltre, si deve tener presente che nella provincia di Ferrara sono presenti anche aree individuate dalla carta degli «Aiuti di Stato 2022-2027», ai sensi (dell'art.107 par. 3, lett. A e C) del TFUE, per cui in esse è prevista la concessione, con intensità massima, sia del credito d'imposta che degli aiuti di Stato. A nostro avviso si tratta di una disposizione opportuna per la particolare situazione di arretratezza in cui versa questa provincia rispetto alle altre della regione sia dal punto di vista economico-produttivo, che da quello socio-demografico e tale squilibrio non sembra destinato nel prossimo futuro né a scomparire e neppure a diminuire, nonostante le misure economico-finanziarie finora adottate.

In sostanza, nelle zone indicate le imprese possono usufruire di una percentuale aggiuntiva di aiuti in relazione inversa alla loro dimensione, pari rispettivamente a:

- ❖ 15% per le grandi imprese;
- ❖ 25% per le medie imprese;
- ❖ 35 % per le piccole imprese.

Anche questa seconda è una disposizione certamente opportuna, per la situazione di svantaggio sofferta in genere dalle PMI rispetto alle imprese di maggiore dimensione, la quale è ovviamente accentuata nel caso della provincia di Ferrara per la prevalenza di PMI sul totale delle imprese che ne costituiscono il tessuto produttivo.

12. Valutazioni critiche: lo schema analitico impiegato

Al fine di effettuare una valutazione economica circa le scelte effettuate in merito alla ZLS-ER da parte delle due principali autorità di politica economica (Governo e Regione), ci si è avvalsi di un semplice schema analitico che riflette la convenzionale analisi benefici-costi, senza però ambire di giungere ad una determinazione quantitativa di tutte le varie voci che si possono individuare.

Esso si articola in due sezioni fondamentali per evidenziare, da un lato, i vantaggi attesi dalla realizzazione dell'iniziativa e, dall'altro, gli svantaggi, che investiranno i soggetti pubblici e privati.

In altre parole, lo schema si presenta nel seguente modo:

- i benefici privati e pubblici (i vantaggi)
- i costi privati e pubblici (gli svantaggi).

Tra i benefici privati vanno inseriti innanzitutto quelli di cui usufruiranno le aziende che andranno effettivamente a localizzarsi sia nei poli logistici che nelle aree produttive. Essi sono costituiti dalle varie misure previste a loro favore dalla normativa finora emanata, vale a dire gli incentivi finanziari, gli sgravi fiscali e la riduzione dei tempi per lo svolgimento delle pratiche autorizzative ai benefici connessi alle pratiche doganali.

D'altro canto, le stesse imprese sosterranno dei costi privati, ben superiori ai benefici che otterranno, in quanto derivanti dall'effettuazione degli investimenti produttivi, anche se questi saranno almeno in parte finanziati mediante il ricorso al credito concesso a tassi agevolati³.

Per quanto concerne i benefici pubblici – intesi in senso ampio, vale a dire comprendenti anche i benefici sociali ottenuti dalle collettività locali coinvolte nell'espansione delle aree rientranti nel perimetro della ZLS – essi sono costituiti da un insieme di effetti che sono di tre tipi (cioè diretti, indiretti e indotti) e che derivano dall'attivazione del noto moltiplicatore Keynesiano a livello macroeconomico.

Più precisamente, si tratta degli effetti prodotti dall'aumento dei vari investimenti finalizzati all'aumento della capacità produttiva, i quali possono essere così elencati:

- aumento della produzione sia di beni che di servizi;
- aumento dell'occupazione impiegata;
- aumento del gettito fiscale derivante sia dai beni e dai servizi prodotti e venduti, che dai salari erogati al personale dipendente assunto;
- aumento dei consumi consentiti dai maggiori salari percepiti dai lavoratori dipendenti;
- prosecuzione del processo espansivo per la produzione sia di beni intermedi che di quelli di consumo, la cui domanda è nel frattempo aumentata, e così via.

Infine, vanno annoverati anche i costi pubblici, anch'essi intesi in senso lato, che sono innanzitutto costituiti da quelli sostenuti per la costruzione delle numerose ed eterogenee infrastrutture pubbliche che dovranno essere realizzate, soprattutto nel settore dei trasporti (strade, autostrade, ferrovie, collegamenti stradali, adeguamento dell'attuale rete stradale e ferroviaria, ecc.) e che si individueranno tra poco in questo stesso studio.

³ Invece le spese per il funzionamento dei nuovi impianti e delle nuove strutture non vanno considerate, in quanto esse rientrano tra i costi di gestione che verranno annualmente sostenuti, a fronte però dei corrispondenti ricavi attesi dalla vendita dei beni e servizi ottenuti grazie alla graduale messa in funzione della maggiore capacità produttiva ottenuta.

In tal modo il porto di Ravenna risulterà funzionalmente collegato con i vari nodi logistici e le aree produttive, che sono sparsi sull'intero territorio regionale e che decideranno di servirsi effettivamente di tale struttura portuale, e ciò grazie all'adeguamento delle infrastrutture esistenti al maggior volume di traffici, sia in entrata (importazioni) che in uscita (esportazioni).

Strettamente connessi a tali costi sono quelli sopportati in particolare dalle popolazioni residenti in regione e dalle aziende ubicate nelle varie aree interessate dalla realizzazione di tutte queste infrastrutture. Essi sono costituiti soprattutto dall'aumento della congestione e dal connesso aumento dei tempi di percorrenza necessari per l'attraversamento di tali aree, i quali verranno percepiti in special modo durante la fase di realizzazione delle infrastrutture previste, fino a che queste non entreranno a regime, ed anche da parte di soggetti (cittadini ed imprese) che non sono direttamente e immediatamente interessati a tali opere.

13. Approfondimento circa gli effetti, positivi e negativi, dell'istituzione della ZLS-ER

In merito ai benefici è stato effettuato dal Centro Studi dell'Unioncamere Emilia-Romagna un più recente tentativo di quantificazione degli effetti, con cui stimare l'impatto economico della ZLS-ER sul Valore Aggiunto dell'intero territorio regionale. Questo studio si è principalmente concentrato sull'incremento degli investimenti in immobilizzazioni materiali da parte delle imprese, effettuando proiezioni che - partendo dai dati disponibili al 2024 - coprono il periodo 2025-2031, cioè il primo sessennio di vita della ZLS-ER⁴.

Anche in tale indagine si sono delineati tre scenari per la stima dell'impatto dei nuovi investimenti:

- Scenario 1 – nessun effetto “*boost*“, in quanto prevede variazioni attribuibili solo alle dinamiche indipendenti dagli investimenti;
- Scenario 2 – prudenziale, giacché ipotizza un incremento decrescente degli investimenti del 9% annuo per le imprese esistenti e l'insediamento di 90 nuove imprese;
- Scenario 3 – favorevole: è considerato il più probabile e prevede una crescita degli investimenti del 12-13% annuo e l'insediamento di 164 nuove imprese.

I risultati stimati per lo Scenario 3 (quello favorevole), possono essere confrontati con quelli dello Scenario 1, evidenziando impatti di un certo rilievo:

- per l'area della ZLS-ER: un aumento di oltre 20 mila addetti e un PIL superiore del 70% (con un incremento annuo del 10%);
- per l'intera Emilia-Romagna: un incremento totale di oltre 100 mila addetti e una crescita annuale del PIL pari allo 0,8%.

Quella che è stata fatta dei risultati della menzionata indagine, va però considerata una lettura “benevola”, in quanto sottolinea soprattutto gli aspetti più positivi, da un lato, e trascurando, dall'altro, una questione di portata più ampia, che invece a nostro avviso andrebbe presa in attenta considerazione. Ci si riferisce non solo agli avvertimenti di cautela espressi in merito al metodo utilizzato e ai risultati ottenuti in seguito alle elaborazioni effettuate, ma anche ad una più ampia reinterpretazione della concezione e delle finalità riguardanti la ZLS-ER. Tutto ciò può essere colto soprattutto da alcune figure, qui riportate, assieme alla base dati da cui esse sono state tratte, che riguardano il processo di sviluppo socio-economico registrato nell'ultimo decennio sul territorio regionale.

⁴ Si segnala che in effetti anche nel PSS è contenuta una stima degli effetti prodotti dai meccanismi macroeconomici di trasmissione della possibile crescita derivante dall'attivazione della ZLS-ER, e tale elaborazione è stata effettuata facendo ricorso al modello input-output, cioè una tavola intersettoriale bi-regionale Emilia-Romagna – Resto d'Italia a 59 settori. Come noto, il modello input-output consente di stimare anche in via preventiva il contributo recato dall'istituzione della ZLS-ER all'incremento di alcune variabili macroeconomiche regionali (ad esempio: i consumi, gli investimenti delle imprese, le importazioni, le esportazioni), il quale si trasmette ad altre variabili macroeconomiche (produzione, occupazione, redditi) sia regionali che di altre regioni, anche fuori i confini nazionali. Solo che non si precisano gli anni a cui si riferisce a tavola impiegata e i dati utilizzati per le variabili su cui sono stati calcolati i moltiplicatori, per cui i relativi risultati sono stati qui trascurati a favore dell'elaborazione effettuata più recentemente.

Dalla prima di queste due figure sembra emergere abbastanza chiaramente un invito a ripensare l'attuale modello di sviluppo socio-economico che si sta attualmente imponendo in regione, il quale è caratterizzato per il fatto di essere sostanzialmente incentrato sulla "Via Emilia", tendendo a trascurare sia l'area montana che la parte orientale della regione.

Infatti, sia per il PIL che per la popolazione la parte della regione che ha tratto finora maggior vantaggio è quella centrale, a scapito però sia dell'area montana dell'Appennino che di quella pianeggiante che si colloca a est della regione.

Nella successiva figura 5, poi, si presenta la ZLS-ER vista da una prospettiva particolare, vale a dire maggiormente finalizzata al rilancio della parte orientale della regione, che comprende quelle che sarebbero le due province maggiormente interessate da questo ambizioso progetto, il quale invece appare molto più distribuito sul territorio regionale.

Figura 4: Articolazione dell'evoluzione socio-economica della ZLS-ER per aree nella regione

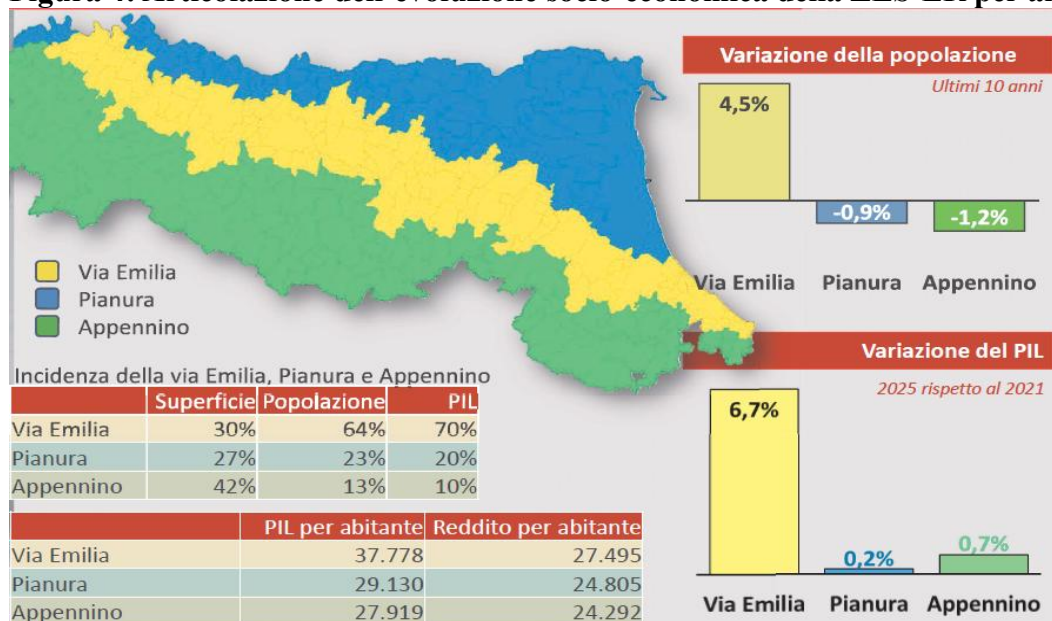


Figura 5: Trasposizione sul territorio regionale degli obiettivi della ZLS-ER



Fonte: Centro Studi dell'Unioncamere Emilia-Romagna

A nostro avviso ne risulta che si dovrebbe preferire una maggiore concentrazione del perimetro della ZLS-ER sulle porzioni di territorio regionale, come la parte orientale della provincia di Ferrara, che – essendo anche le più vicine al porto di Ravenna – dovrebbero essere in teoria quelle maggiormente interessate.

Per quanto concerne la valutazione economica, tra i costi pubblici vanno ovviamente considerati anche quelli di natura ambientale, tra cui quello connesso al cosiddetto “consumo di suolo”, che non sembra essere stati considerati nella valutazione macro-economica.

Recentemente, infatti, è stato osservato che, nonostante l’Emilia-Romagna sia tra le Regioni più colpite dalla crisi climatica – come dimostrato anche dalle alluvioni che sono avvenute negli ultimi anni – e che sia anche la quarta regione nella classifica nazionale dell’ISPRA per consumo di suolo (con l’8,91% del suolo consumato), in seguito all’approvazione della ZLS-ER ulteriori mille ettari di terreno saranno destinati all’espansione della logistica, con la concessione di incentivi e il riconoscimento di facilitazioni di vario genere, nonostante questo sia un settore produttivo che necessita di molto suolo asfaltato. Nell’ampio perimetro della ZLS-ER sono stati appunto individuati circa 1.000 ettari classificati come “aree libere”, dove le imprese, che costituiranno nuovi poli logistici, godranno di agevolazioni fiscali, nonché del dimezzamento dei termini temporali per la conferenza dei servizi e di una riduzione di un terzo di quelli per le varie valutazioni (di impatto ambientale, ecc.), nonché per la concessione di autorizzazioni e permessi.

Nei nodi logistici della ZLS-ER, poi, sono in progetto anche ampliamenti degli scali merci esistenti – nonostante che negli studi propedeutici al PSS non sia stato verificato il loro attuale ed effettivo grado di utilizzo – con l’obiettivo di trasferire merci attualmente trasportate su gomma alla rotaia, perseguendo così un vantaggio ambientale.

Ciò nonostante sono previste nuove grandi opere stradali e autostradali, come le seguenti:

- la Cispadana che collegherà Reggio-Rolo (in provincia di Reggio Emilia) e Ferrara;
- la Pedemontana che collega le province di Reggio Emilia e Bologna;
- la quarta corsia dell’A14 (autostrada Adriatica), nel tratto Bologna-diramazione per Ravenna,
- il Passante di Bologna che prevede l’ampliamento del tracciato dell’autostrada e della tangenziale che attraversa la città;
- ed infine la Tangenziale Nord di Faenza fino alla variante della SS16 di Rimini e altre opere stradali, che ovviamente avranno anch’esse un pesante impatto ambientale.

Su proposta del Comitato di indirizzo, potrà anche essere istituita una Zona Franca Interclusa (ZFI), dove le merci, importate da Paesi non appartenenti all’UE e stoccate nel perimetro della ZLS-ER, beneficeranno dell’esenzione dal pagamento di Iva e dei dazi.

L’unico vincolo per poter usufruire dei benefici fiscali e finanziari è costituito dalla dimostrazione di un legame funzionale con il porto di Ravenna, che - con la sua attuale superficie di quasi 1.700 ettari - costituisce ovviamente il fulcro della ZLS-ER, assorbendo più di un terzo del totale.

Il porto è inoltre interessato da un esteso progetto di ampliamento chiamato “Hub portuale”, che prevede l’approfondimento di alcuni canali, per far attraccare navi portacontainer di grandi dimensioni, la realizzazione di una nuova banchina, destinata a *terminal container*, oltre a vari piazzali logistici.

In effetti, sono già stati dragati dei canali per aumentare la loro profondità, estraendo quasi 5 milioni di mc. di fanghi, mentre più avanti si arriverà ad una maggiore profondità ottenendo un’analogha quantità di fanghi di risulta, che saranno anch’essi ovviamente da smaltire.

Nel complesso, tra la prima fase e la seconda fase, il costo di questo progetto riguardante il solo porto è pari a 510 milioni di euro, completamente finanziati con risorse pubbliche (nazionali ed europee, tra cui anche il PNRR).

Ci si può chiedere, dunque, a quanto ammonterà il costo che verrà complessivamente sostenuto a livello regionale per la realizzazione della ZLS-ER, dal momento che non viene indicato in nessun documento tra quelli pubblicamente consultabili?

Inoltre, ci si può chiedere se davvero tutte queste previsioni di espansione logistica siano realistiche o meno, anche alla luce dei recenti eventi geopolitici riguardanti il mare Mediterraneo.

Tanto più che le previste «colate di cemento» non faranno altro che appesantire e irrigidire la costa, aggravando la subsidenza che già ora fa sprofondare il suolo. Al cemento poi si potranno aggiungere altri problemi come l'emungimento di acque dal sottosuolo e le estrazioni di gas nel Mare Adriatico. Insomma, il progetto si presenta - se non altro - come poco resiliente nei confronti degli effetti previsti dal cambiamento climatico, tanto più che – come si ricorda in un articolo di Maggiori (2025) - entro il 2100 la città di Ravenna finirà sotto il livello del mare

14. Considerazioni finali circa le carenze dell'originario progetto di ZLS-ER

Si ribadisce innanzitutto che sarebbe necessaria una verifica della condizione fondamentale su cui si basa il progetto di ZLS-ER, vale a dire quella relativa all'effettiva esistenza di forti connessioni commerciali sul territorio regionale tra le aree individuate e il porto di Ravenna, giacché – se queste fossero invece molto limitate – allora la realizzazione del progetto risulterebbe meno conveniente di quanto supposto in base al PSS⁵. Per questo motivo qui di seguito ci si sofferma sui principali caratteri evidenziati dai due estremi del tragitto porto-nodi logistici e aree produttive.

14.1 Principali caratteristiche del Porto di Ravenna:

Quello di Ravenna rappresenta l'unico porto commerciale di levatura internazionale dell'Emilia-Romagna. Inoltre, anche in virtù della sua baricentrica posizione geografica nel mare Adriatico, si propone come uno scalo privilegiato per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero. Più specificamente, si distingue per il traffico di rinfuse solide e di merci in colli, per entrambe le quali risulta leader fra tutti i porti italiani, ma non per i container.

Il porto di Ravenna è, soprattutto, il maggior punto di approdo delle merci di importazione in regione; infatti detiene il primato italiano per lo sbarco di merci solide che nel dettaglio sono le materie prime per l'industria della ceramica (cioè l'argilla), i cereali, i fertilizzanti e gli sfarinati, tutti prodotti questi che però non sono beni manufatti ad elevato valore aggiunto⁶.

Si sostiene, poi, che esso presenta un buon posizionamento in Adriatico nella politica delle cosiddette «Autostrade del Mare», in quanto rappresenta uno snodo fondamentale per i servizi di cabotaggio nazionale nella direttrice con la Sicilia, attuati con navi *roll-on/roll-off*⁷. A questo specifico proposito si rileva che i margini di sviluppo in questo comparto mercantile sarebbero notevoli, dato che le cosiddette Autostrade del Mare risponderebbero proprio all'esigenza della sostenibilità ambientale sostenuta dalla UE, togliendo i camion dalla strada per imbarcarli sulle navi⁸.

⁵ Nel PSS sono descritti tutti i nodi intermodali, le aree logistiche e le aree produttive candidati a rientrare nel perimetro della ZLS-ER, però l'aspetto che qui rileva maggiormente è stato trascurato, in quanto la descrizione di ciascun nodo o di ciascuna area è stata effettuata mediante la consultazione di documenti esistenti, senza effettuare una rilevazione apposita.

⁶ Circa la posizione detenuta dalla provincia di Ravenna, con il suo porto, nello specifico contesto dell'economia marittima – come risulta dall'ultimo Rapporto sull'economia del mare per l'Emilia-Romagna (Ossermare- Centro Studi Tagliacarne-Unioncamere) – non sembra che essa detenga una posizione egemone in regione, in quanto superata, per tutte le principali variabili macroeconomiche (valore aggiunto, occupazione e numero di imprese), da quella di Rimini. In effetti quest'ultima provincia si colloca in ottava posizione a livello nazionale per numero di “imprese blu”, anche se tale posizione è riconducibile soprattutto alla filiera ittica e a quella cantieristica.

Inoltre, in provincia di Ravenna anche il ruolo della logistica, cioè della movimentazione di merci e di passeggeri via mare, non risulta particolarmente rilevante (pari a poco meno del 28% in termini di V.A. e a solo meno del 13% in termini di occupati), essendo superata dai servizi di alloggio e ristorazione (col 46% e più del 55%, rispettivamente). In altre parole, il sistema portuale di Ravenna in realtà rappresenta solo una componente, non certamente quella principale, del sistema imprenditoriale “blu” del ravennate, anche perché il territorio della provincia è molto vasto (il secondo in Italia) e comprende una città capoluogo con un'economia estremamente diversificata.

⁷ Si tratta di un tipo di traghetto, progettato per trasportare carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari.

⁸ Per quanto riguarda il periodo più recente, il porto di Ravenna non sembra presentare un'attività particolarmente dinamica: ad esempio, nei primi sei mesi del 2025 – secondo l'ultimo report di *Port Infografics* – i dati relativi agli scambi risultano contraddittori, giacché i container e le rinfuse solide hanno sostenuto i traffici (rispettivamente +2,6% e +18,9%), mentre sono calate le rinfuse liquide (del -3,5%) e il traffico ro-ro dei rotabili (con -1%).

Anche a prescindere da tutto ciò, però, si tratta di verificare se nell'attuale contesto geoeconomico tali prospettive siano effettivamente destinate a realizzarsi per le imprese già operanti in regione e/o per quelle disposte a localizzarsi appositamente nel perimetro della ZLS-ER.

Si tenga presente che le indagini di mercato, presumibilmente effettuate nel lontano 2018, se non addirittura prima, andrebbero aggiornate, anche alla luce dei più recenti eventi, tra cui la guerra russo-ucraina e il conflitto di Gaza, che coinvolgono rispettivamente proprio i due mari in cui il porto di Ravenna opera maggiormente, cioè Mar Nero e Mediterraneo orientale.

In proposito si rinvia ad una recente ricerca dal titolo "*Old trade routes for new trade wars?*", in cui si evidenzia come il commercio internazionale stia diventando, da un lato, più «regionale» e, dall'altro, più basato su alleanze politiche che sull'effettiva convenienza economica.

In effetti, in un contesto internazionale caratterizzato da una crescente frammentazione geopolitica, da un conseguente aumento delle barriere commerciali ed una elevata vulnerabilità dei principali corridoi logistici attualmente prevalenti, le imprese e i governi stanno cercando di ridisegnare le rotte del commercio mondiale e le catene globali di approvvigionamento e sbocco.

Ci si può dunque chiedere se anche il porto di Ravenna può risentire di tutto ciò e, in caso positivo, in quel modo? Positivamente o negativamente?

Inoltre, le connessioni viarie e ferroviarie del resto della regione con il porto di Ravenna sono tra gli interventi cruciali monitorati dall'aggiornamento al 2025 del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna».

Da esso emerge che per le connessioni ferroviarie gli interventi necessari riguardano:

- l'adeguamento della linea Castel Bolognese-Ravenna e lo spostamento dei treni merci dalla stazione di Ravenna a due nuovi scali sui lati del Canale Candiano, che sono:
- lo Scalo Sinistra Candiano (Nord), il cui inizio dei lavori è previsto però solo nel 2027, mentre la sua messa in servizio addirittura nel 2031, senza tener conto che, attualmente, la copertura finanziaria copre solo il 65% del costo;
- lo Scalo Destra Candiano (Sud), per il quale si prevede che il progetto di fattibilità tecnico-economica si concluderà nel 2026, con la prima ipotesi di messa in servizio però solo nel 2035;
- infine, il potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese, cioè dalla città di Parma a quella di La Spezia, necessaria per consentire lo sbocco dell'Emilia-Romagna anche al mar Tirreno, della quale la tratta tosco-emiliana ha un costo di ben 5,7 miliardi di euro.

Fra le altre priorità di rilievo individuate nel Libro Bianco figurano poi alcune linee stradali e autostradali:

- l'ammodernamento e la messa in sicurezza della SS16 (nel tratto Ferrara-Ravenna), limitatamente però allo svincolo di Argenta-Ponte Bastia, la cui ripresa dei lavori dovrebbe essere prossima, mentre la conclusione è prevista a fine 2029;
- il potenziamento del nodo di Bologna, il cui progetto attualmente sembra ancora in corso di aggiornamento;
- la realizzazione della quarta corsia della Autostrada A14, con un costo di quasi 400 milioni di euro e con la fine dei lavori prevista nel 2027.

Come si può agevolmente comprendere, si tratta di numerose, quanto onerose opere, il cui attuale stato di avanzamento risulta purtroppo alquanto in ritardo, mentre il progetto per la ZLS-ER ha già iniziato a produrre i suoi effetti, quantomeno sulle imprese coinvolte.

In particolare, per quanto riguarda i container, dall'ultima edizione dell'analisi economico-finanziaria del centro Studi di Fedespedi che illustra l'andamento delle 19 società di gestione dei principali terminal italiani, quelli che hanno registrato le migliori performance in termini di traffico sono Genova, La Spezia, Napoli, e Gioia Tauro sul Mar Tirreno, mentre per il Mare Adriatico figura solo quello di Venezia; in definitiva, fra i terminal italiani con i più elevati valori percentuali di crescita non compare il porto di Ravenna.

In altre parole, è evidente che le prospettive temporali del progetto nel suo complesso sono molto lontane dal realizzarsi, senza tener conto degli inevitabili ritardi ed intoppi che la costruzione delle infrastrutture di solito comporta.

Figura 6: Quadro delle principali infrastrutture di trasporto esistenti e future

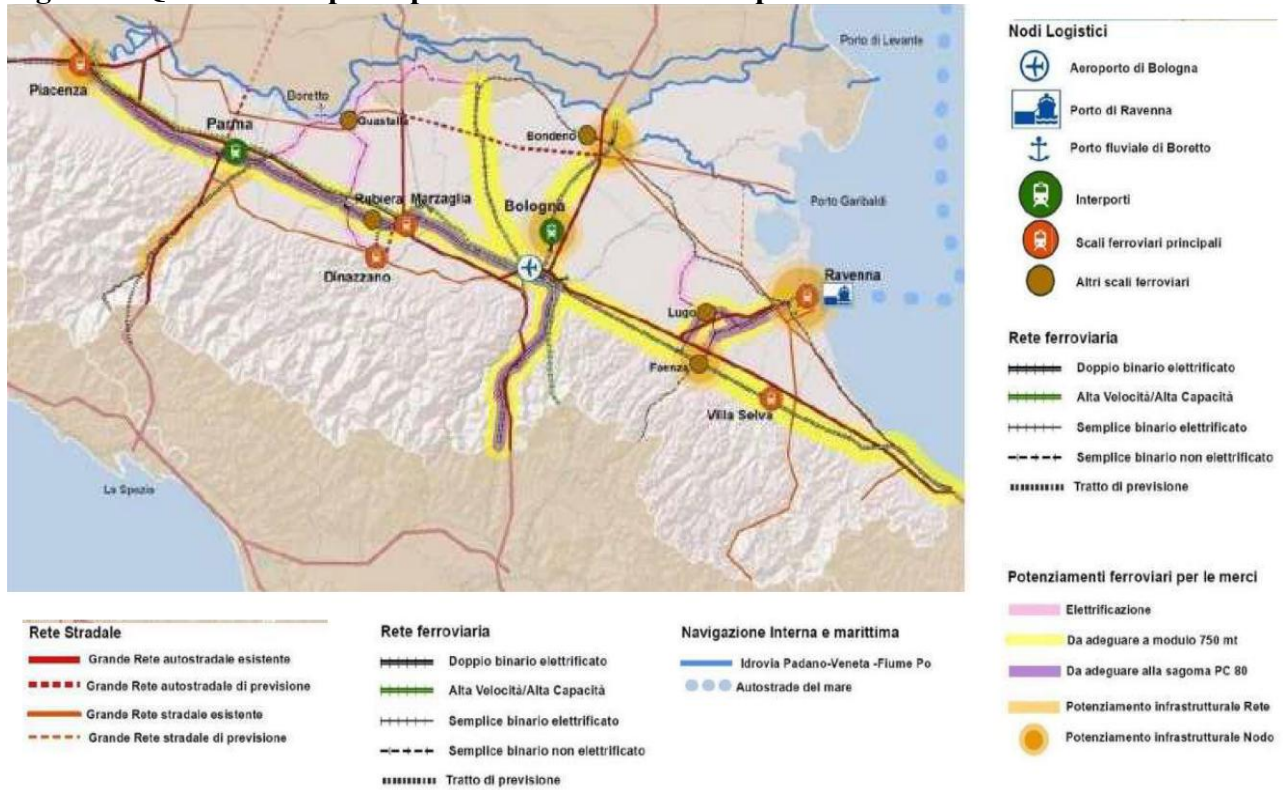
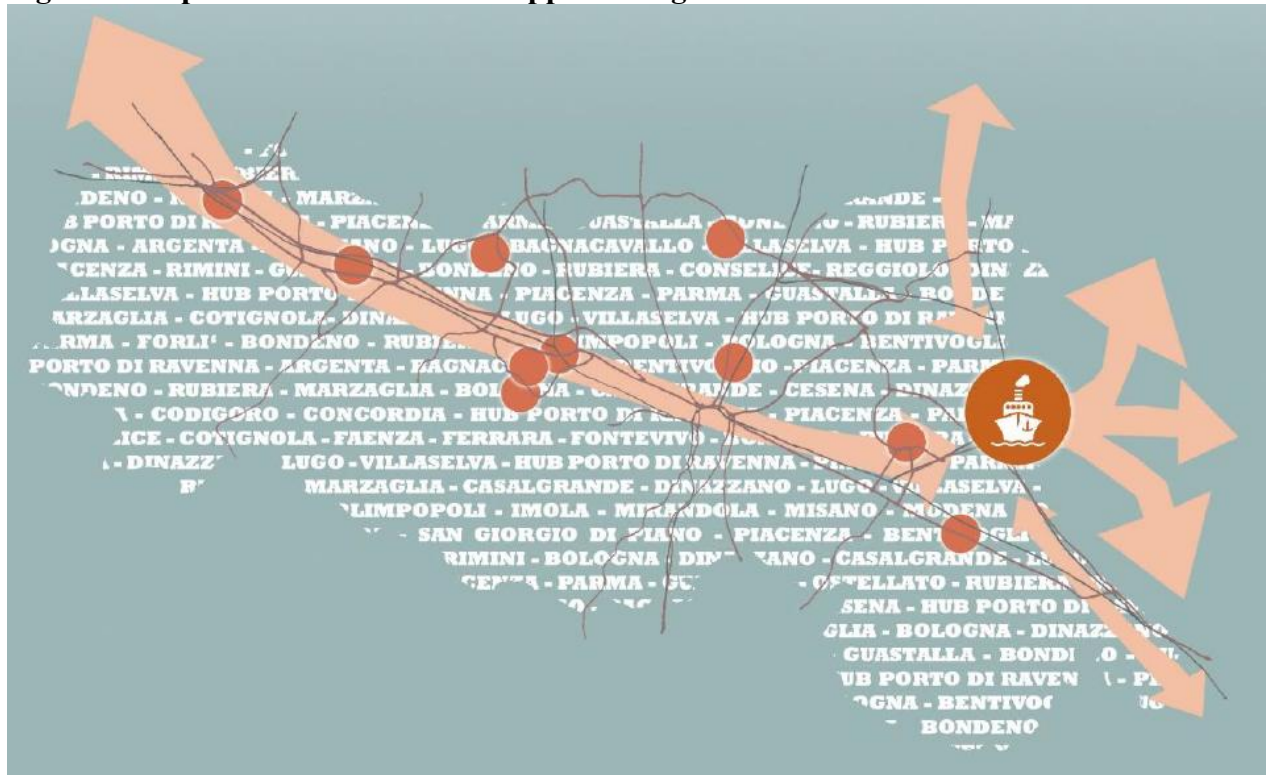


Figura 7: Copertina del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS-ER



Fonte: Regione Emilia-Romagna

Inoltre, la maggior parte delle opere infrastrutturali considerate prioritarie a livello regionale per il sistema Camerale, riguarda - oltre al porto di Ravenna - il capoluogo regionale e la parte occidentale dell'Emilia-Romagna, anziché quella orientale (sostanzialmente rappresentata dalla provincia di Ferrara), che attualmente risulta la parte meno dotata di collegamenti col porto e che sembra essere totalmente esclusa dall'influenza di quest'ultimo, come risulta dalle precedenti figure 6 e 7.

Infatti, da quest'ultima figura emerge chiaramente che secondo l'Amministrazione regionale l'atteso sviluppo dei traffici commerciali dovrebbe riguardare esclusivamente l'asse che taglia trasversalmente l'Emilia-Romagna e la costa affacciata sull'Adriatico in senso nord-sud, partendo dal porto di Ravenna.

Prospetto 7: Riepilogo delle distanze stradali e ferroviarie tra il porto di Ravenna e le aree incluse nella ZLS-ER/1

Nodo / Comune	Accessibilità nodo da rete autostradale / primaria nazionale			Collegamento infrastrutturale con il Porto di Ravenna	
	Strada	Casello	Distanza	Rete stradale	Rete ferroviaria
				Distanza	Distanza
Centro Intermodale Lugo (Lugo, RA)	A14 dir	Lugo-Cotignola	<5 km	35km (via A14dir)	30 km
Scalo merci Villa Selva (Forlimpopoli, FC)	A1	Forli	10 km	50 km (via E45-SS3bis)	55 km
	SS3bis	Cesena	10 km		
Scalo di Bondeno (Bondeno, FE)	A13	Ferrara Nord	20 km	115 km (via RA8-SS309)	90 km
Interporto di Bologna (Bentivoglio, BO)	A13	Bologna-Interporto	5 km	100 km (via A13-A14-A14dir)	95 km
Scalo merci Marzaglia (Modena, MO)	A1	Modena Nord	5 km	135 km (via A1- A14-A14dir)	130 km
Scalo merci di Rubiera (Rubiera, RE)	A1	Modena Nord	10 km	140 km (via A1- A14-A14dir)	140 km
Dinazzano Scalo (Casalgrande, RE)	A1	Modena Nord	20 km	150 km (via A1- A14-A14dir)	165 km
San Giacomo Guastalla (Guastalla, RE)	A1	Reggio Emilia	25 km	175 km (via A1- A14-A14dir)	170 km
	A22	Reggiolo-Rolo	20 km		
Interporto di Parma (Fontevivo, PR)	A15	Parma Ovest	5 km	200 km (via A1- A14-A14dir)	195 km
	A1	Parma	15 km		
Hub ferroviario di Piacenza (Piacenza, PC)	A1	Piacenza Sud	<5 km	235 km (via A1- A14-A14dir)	240 km

Prospetto 7 bis: Riepilogo delle distanze stradali e ferroviarie tra il porto di Ravenna e le aree incluse nella ZLS-ER/2

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Le Bassette – Via Baiona, Ravenna (RA)	A14 dir (via SS 309bis)	Svincolo SS16	10km	1km
Area Via Vicoli, Ravenna (RA)	A14 dir (via SS 309bis)	Svincolo SS16	<5 km	10 km
Via Ca' del Vento, Bagnacavallo (RA)	A14 dir	Bagnacavallo	<5km	30 km (via A14dir)
Via Sinistra Canale Superiore, Bagnacavallo (RA)	A14 dir	Bagnacavallo	<5km	30 km (via A14dir)
Centro Mercè – Via Cavatorra, Lugo/Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	35 km (via A14dir)
Area Vulcatlex – Via Madonna di Genova, Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	30 km (via A14dir)
Area Sirea-Calpo, Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	35 km (via A14dir)
Area industriale Unigra, Conselice (RA)	A14dir	Bagnacavallo	20km	50 km (via A14dir) 45 km (via SS16)
Zona industriale Autostrada-Naviglio, Faenza (RA)	A14	Faenza	<5 km	40 km (via A14dir)
	A14dir	Bagnacavallo	10 km	
Aree industriali Villa Selva e Coriano, Forlì (FC)	A14	Forlì	10km	50 km (via E45-SS3bis)
	E45-SS3bis	Cesena	10 km	
Area Villa Selva, Forlimpopoli (FC)	A14	Forlì	10km	50 km (via E45-SS3bis)
	E45-SS3bis	Cesena	10 km	
Aree produttive Cesena, Cesena (FC)	A1/ E45-SS3bis	Cesena Nord	<5 km	35km (via E45-SS3bis)

Fonte: Regione Emilia-Romagna

In ogni caso, rimane la questione della già segnalata forte dispersione territoriale che caratterizza il progetto della ZLS-ER nel suo complesso, cioè a livello regionale, in quanto ne costituisce l'aspetto principale.

Essa, a nostro avviso, è destinata a causare elevati costi di trasporto, sia su strada che su ferrovia, soprattutto per le imprese localizzate nelle zone più distanti dal porto di Ravenna, dal momento che questi costi sono tendenzialmente crescenti al crescere della distanza esistente tra il punto iniziale e quello finale del tragitto, per cui più estesa è la ZLS, minore appare la sua convenienza da questo punto di vista.

A tale proposito si possono consultare gli allegati prospetti 7 e 7bis per rendersi conto delle distanze (stradali e ferroviarie), più meno elevate, che le imprese localizzate in ciascuno dei nodi logistici e/o delle aree produttive e commerciali inclusi nel perimetro della ZLS-ER dovrebbero superare per raggiungere il porto di Ravenna.

14.2 L'insieme delle aree di partenza e di arrivo delle merci

Un altro aspetto che andrebbe verificato è il numero e la consistenza delle imprese che appartengono ai settori rientranti nelle specializzazioni produttive interessate dalla ZLS-ER.

La Regione Emilia-Romagna ha individuato le seguenti specializzazioni produttive, da privilegiare: Agroalimentare; Tessile e Abbigliamento; Ceramica; Mobili-legno; Chimica e materie plastiche; Farmaceutica; Biomedicale; Meccanica.

Ad esse si aggiunge ovviamente il comparto della logistica, cioè «Trasporto e magazzinaggio», che rappresenta la condizione abilitante per lo sviluppo e il rafforzamento degli altri settori.

In base alle rilevazioni effettuate dall'Ufficio Studi dell'Unioncamere Emilia-Romagna, il quadro risultante al 2024 sarebbe rappresentato da poco più di 1.970 unità locali, con 28.400 addetti, alle quali corrisponde un fatturato di circa 16,8 mld. di euro, 2,3 mld. di euro di export e un PIL di 2,4 mld. di euro, che è pari a solo l'1,33% del PIL al 2024 dell'Emilia-Romagna.

Al di là di un ulteriore aggiornamento di questi dati, attualmente il sistema economico-produttivo interessato non appare particolarmente esteso, almeno rispetto all'ammontare delle spese da sostenere per la costruzione dei numerosi ed onerosi progetti infrastrutturali da realizzare nei prossimi anni.

Di conseguenza, la valutazione in merito alla convenienza economico-finanziaria del progetto complessivo inerente alla ZLS-ER appare quanto mai difficile da condurre, e ciò soprattutto per le carenze conoscitive attualmente rilevabili in merito alla sua complessiva consistenza economico-finanziaria. In altre parole, sarebbe opportuno conoscere quantomeno l'ammontare dei costi che si dovranno sostenere per realizzare il complesso delle opere infrastrutturali inerenti alla zona e - a fronte di questo - quello dei complessivi vantaggi che si potrebbero ottenere nel medio-lungo periodo in termini di presumibile espansione del sistema economico-produttivo regionale.

Infine, ma certamente non meno importante, va segnalata la presunta mancanza pressoché assoluta di connessioni programmatiche tra questo progetto e le altre politiche di sviluppo a livello regionale e locale, già in atto, tra cui in particolare la politica di coesione economica, sociale e territoriale dell'UE 2021-2027 e la connessa Strategia per le Aree interne e quelle montane (STAMI).

Infatti, come si è precedentemente sottolineato in corrispondenza della presentazione delle figure 4 e 5, il progetto della ZLS-ER sembra non tenere in adeguata considerazione la presenza di profondi e duraturi squilibri socio-economici tra il corridoio centrale della regione e le aree marginali presenti sia a nord-est che a sud della stessa regione, squilibri che la realizzazione della ZLS potrebbe addirittura accentuare, dal momento che essa andrà a vantaggio più immediato delle attività socio-economiche poste lungo la "Via Emilia".

14.3 Il possibile scoordinamento tra la ZLS-ER e altri progetti di sviluppo regionale

Un esempio di mancanza di coordinamento tra il progetto della ZLS-ER e un'altra più recente iniziativa assunta dalla Regione a livello europeo è fornito dalla *Critical Chemicals Alliance* (CCA), il cui annuncio ufficiale è stato diffuso solo verso la fine dello scorso mese di dicembre.

La Regione Emilia-Romagna è stata infatti recentemente ammessa alla CCA che è un'alleanza promossa dalla Commissione europea per rafforzare la competitività e la sostenibilità di un settore considerato strategico per l'economia dell'intera Unione e che ha l'obiettivo di affrontare in modo coordinato le principali sfide poste dal comparto chimico: dal futuro degli impianti produttivi agli investimenti legati ai finanziamenti nazionali ed europei, fino ai progetti strategici per il rilancio della chimica europea. In altre parole, la CCA è stata istituita per rispondere alla crisi che sta colpendo la produzione chimica in Europa e a tale scopo si punta a riunire istituzioni, industrie, investitori e centri di ricerca per perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- a) individuare le produzioni critiche,
- b) mappare le molecole strategiche,
- c) coordinare gli investimenti,
- d) contrastare distorsioni commerciali e
- e) sostenere progetti d'investimento in grado di garantire l'approvvigionamento di sostanze essenziali per l'economia di molti paesi europei.

In effetti, la chimica costituisce la quarta industria manifatturiera per dimensioni a livello europeo e garantisce milioni di posti di lavoro, impiegando direttamente oltre 1,2 milioni di addetti e coinvolgendo altri 19 milioni di persone. D'altro canto, però, da vari anni la chimica risulta un settore sotto pressione, stretto tra l'aumento dei costi energetici, la concorrenza internazionale e una domanda di mercato in rallentamento.

In definitiva, la menzionata Alleanza agirà come unità di azione strategica per proteggere e rafforzare la produzione chimica in Europa, settore considerato spina dorsale della base manifatturiera continentale, anche perché esso risulta fondamentale per numerose altre filiere industriali, dal momento che le interconnessioni e le ricadute del comparto interessano numerose filiere: dal biomedicale al tessile, dal settore *automotive* all'edilizia.

La chimica poi rappresenta una colonna portante anche dell'economia emiliano-romagnola con 546 imprese e 18.700 addetti, in gran parte localizzate nelle province di Ravenna e di Ferrara, le quali si presentano dunque come degli snodi centrali della chimica di base (sia nazionale che europea) e che ora si vedono chiamate a giocare un ruolo chiave nei futuri investimenti finalizzati anche alla auspicata transizione verde.

La capacità del settore chimico di tenere il passo dell'innovazione e di affrontare le nuove sfide appare determinante per l'intero sistema produttivo regionale, tenendo presente il valore strategico di una filiera che incide su decine di altri comparti e che in questa regione comprende i poli industriali di Ravenna e Ferrara, i quali ospitano grandi impianti di chimica di base, strategici per l'intera filiera.

In questo contesto, l'ingresso dell'Emilia-Romagna nella CCA rappresenta una scelta strategica per presidiare il futuro di uno dei settori chiave dell'industria europea, che vede Ravenna e Ferrara al centro di tale politica di rilancio, riaprendo chiaramente il dibattito politico anche sul futuro del Polo petrolchimico di Ferrara, uno dei poli storici del sistema industriale locale attualmente più in difficoltà strutturale. In altre parole, si tratta di una scelta politica ed economica che chiama in causa direttamente anche il destino futuro degli impianti ferraresi, dal momento che il Petrolchimico estense, che da anni è al centro di un confronto che intreccia vari temi di notevole complessità (dall'occupazione, alla riconversione industriale fino alle bonifiche ambientali), trova ora una cornice nuova entro cui affrontare la transizione verde senza dover rinunciare all'attività produttiva.

L'obiettivo dichiarato dall'Amministrazione regionale è quello di arrivare a un grande accordo di programma, capace di mettere in rete risorse europee, nazionali e regionali, per cui anche la provincia di Ferrara - in questo caso soprattutto con il suo capoluogo - potrebbe rivendicare un ruolo da protagonista, giacché la questione del rilancio del Petrolchimico non è più solo locale, ma europea.

In tale contesto anche Ferrara ha l'occasione di partecipare alla decisione circa il futuro industriale del continente e, pertanto, anche di quello dell'Emilia-Romagna.

Nel momento in cui, però, la provincia di Ferrara sembra trovarsi in una posizione marginale nell'ambito della strategia infrastrutturale per la realizzazione della ZLS-ER, ne risulta un elevato rischio di un possibile scoordinamento tra questa e il nuovo progetto regionale, con la conseguenza di ottenere – nell'arco di tempo necessario per la complessiva realizzazione della ZLS-ER – risultati quantomeno non del tutto soddisfacenti, vale a dire inferiori a quelli inizialmente attesi e/o auspicati. Infine, non si può fare a meno di ribadire che il progetto della ZLS-ER appare in qualche misura datato, giacché esso non presta l'attenzione necessaria all'evoluzione attesa nel prossimo futuro nella gestione logistica (*supply chain*) delle imprese e alle nuove tendenze che vengono colte dagli esperti e dagli studiosi del settore. Senza entrare troppo nel merito, si segnala che nei prossimi anni la gestione della *supply chain* imbroccherà un percorso nuovo, in cui la capacità di configurare sistemi conterà quanto la gestione dei flussi. Non è più una questione di ottimizzazione, dal momento che il vero terreno competitivo sarà costituito dalla capacità di progettare architetture operative adattive, alimentate da dati, intelligenza artificiale e network estesi.

Essa dovrà dunque affrontare un insieme di sfide tecniche, che richiedono competenze ingegneristiche, capacità di orchestrazione dati e una governance tecnologica avanzata.

A questo fine si ritiene che per il successo della ZLS-ER, soprattutto nel medio-lungo periodo quando gli incentivi cesseranno di essere erogati, si debba prestare maggiore attenzione alle effettive

competenze disponibili per gli addetti impiegati nelle imprese logistiche, commerciali e produttive che dovrebbero avvalersi del porto di Ravenna.

Queste infatti sono costituite in una misura non trascurabile da piccole e medie imprese all'interno delle quali molto presumibilmente non sono presenti le figure tecniche e le infrastrutture immateriali necessarie per impadronirsi delle nuove tendenze evidenziate per i prossimi anni dal sistema della logistica, dal cui accoglimento dipenderà il livello di competitività a livello internazionale non solo dell'*hub* portuale di Ravenna, ma anche di gran parte del sistema produttivo regionale.

Principali riferimenti bibliografici

- Allianz Trade, *Old trade routes for new trade wars?*, Allianz Research, novembre 2025.
- Assoporti e SRM, *Port Infografics*, 2025.
- Caselli G., *Numeri e riflessioni attorno alla Zona Logistica Semplificata*, UnionCamere Emilia-Romagna, settembre 2025.
- Confindustria Emilia-Romagna, *La Zona Logistica semplificata dell'Emilia-Romagna: aree interessate, benefici e opportunità per le imprese*, Bologna, 4 dicembre 2024.
- Istituto sui Trasporti e la Logistica, *La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna. Una leva per l'attrattività del territorio emiliano-romagnolo*, Bologna, s.d.
- Maggiori L., "L'impatto delle Zone logistiche semplificate sui territori. Il caso dell'Emilia-Romagna", *Altreconomia*, febbraio 2025.
- Mondo P., *Leadership e tecnologia, il cambio di paradigma della gestione logistica*, in "Il Sole 24 Ore", 19 dicembre 2025.
- Ossermare e Istituto G. Tagliacarne, Centro Studi delle Camere di Commercio, *Report Economia del Mare Emilia-Romagna 2025*.
- Pappadà D., *Vite parallele di "zone speciali"*, in "la voce.info", 31/05/2024.
- Regione Emilia-Romagna, *Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna*, ai sensi dell'art. 1 comma 63 della L.205/2017 "ZLS EMILIA-ROMAGNA", febbraio 2022.
- Regione Emilia-Romagna, *La mobilità e il trasporto in Emilia-Romagna*, Bologna, febbraio 2025.
- Regione Emilia-Romagna, «ZLS Emilia-Romagna». *Zona Logistica Semplificata Porto di Ravenna. Dettagli sullo stato di attuazione e opportunità per la crescita e lo sviluppo delle attività produttive dell'Emilia-Romagna*, giugno 2025.
- SRM, *Outlook sull'economia del Mare. Emilia-Romagna*, s.d.
- UnionCamere, *Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna*, Bologna, 2025.