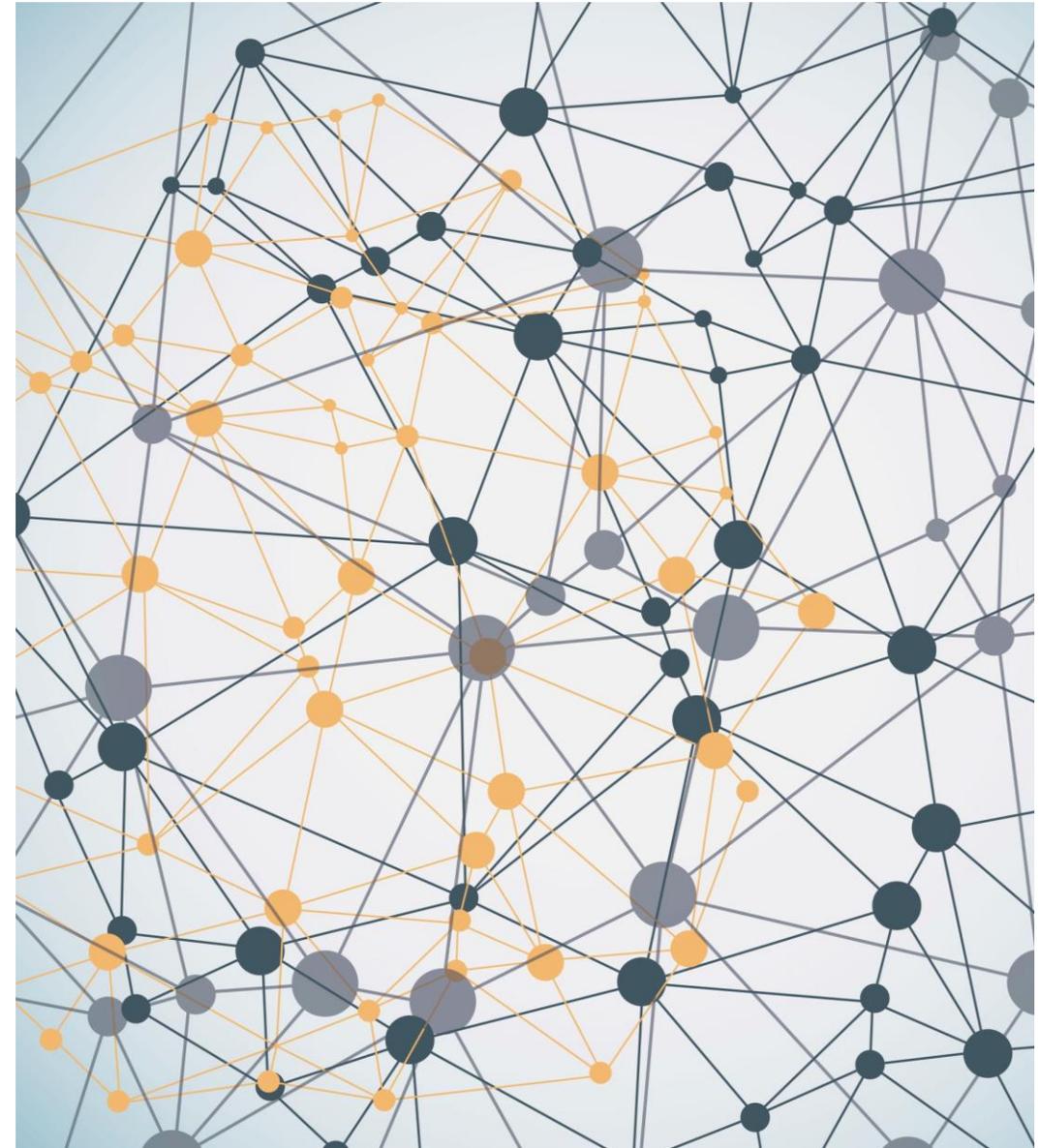


# LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA DELL'EMILIA- ROMAGNA

Una leva per l'attrattività del territorio  
emiliano-romagnolo



# Una zona logistica semplificata

può essere istituita nelle regioni non comprese all'interno della Z.E.S. unica del mezzogiorno;

Può esserne istituita una per ciascuna regione (con alcune eccezioni), qualora nelle suddette regioni sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche della Rete transeuropea dei trasporti, definita dal regolamento (UE) n. 1315/2013 o un'Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

## Una zona logistica semplificata:

deve ricomprendere almeno un'Area portuale;

può includere anche aree della medesima regione non territorialmente adiacenti all'Area portuale, purché presentino, con questa, un nesso economico funzionale;

il nesso economico funzionale tra aree non territorialmente adiacenti sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate;

è composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti, e non può comprendere zone residenziali.

## Le finalità

Lo scopo di una ZLS è quello di creare all'interno del suo perimetro - zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata - le condizioni favorevoli allo sviluppo del tessuto produttivo, in termini di semplificazioni amministrative, incentivazioni di carattere fiscale, doganale e finanziario tese a promuovere lo sviluppo del sistema produttivo e logistico territoriale per le imprese in essa insediate e per attrarre l'insediamento di nuove imprese e nuovi investimenti.

## Il contesto della ZLS emiliano-romagnola

La Regione Emilia-Romagna ha sempre riservato una particolare attenzione alla pianificazione territoriale, diventando un punto di riferimento nazionale, per l'adozione di politiche di pianificazione attente alle esigenze dello sviluppo urbano, rurale, produttivo, infrastrutturale.

L'istituzione della "Zona Logistica Semplificata», parte dalla constatazione che il trasporto e la logistica sono dei settori chiave per la crescita economica e che le ZLS possono dare un contributo decisivo allo sviluppo della portualità, dei trasporti intermodali, delle attività imprenditoriali nonché uno stimolo importante alla semplificazione delle procedure burocratiche.



La politica ZLS-ER è 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 interventi di politica industriale, di urbanistica e di uso del territorio con le politiche dei trasporti.



La ZLS-ER è, quindi, un sistema eterogeneo, composto da porzioni di territorio della regione, dalle imprese che vi operano, dalle infrastrutture che le collegano al porto di Ravenna.



La Regione Emilia Romagna si è 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, ed i principali nodi logistici della regione.



Per fare ciò sono state pienamente sfruttate le facoltà date dalla Legge di comprendere nel perimetro aree non territorialmente adiacenti a quella portuale.

# Le priorità nella selezione del perimetro

Per definire il perimetro della ZLS-ER sono state seguite due priorità:

Priorità 1: inclusione del porto di Ravenna e dei principali nodi logistici regionali:



Priorità 2: inclusione nella ZLS di aree produttive o commerciali che soddisfano il nesso economico-funzionale

# Priorità 1

L'inserimento nel perimetro del porto di Ravenna e dei principali nodi logistici regionali:

- è in sinergia con la strategia della Regione Emilia-Romagna finalizzata al rafforzamento del settore della logistica a supporto del comparto produttivo;
- mira al rafforzamento delle interconnessioni e dei livelli di accessibilità tra il porto di Ravenna e i bacini produttivi di primario interesse per lo sviluppo della regione;
- mette al centro l'intermodalità come chiave dello sviluppo sostenibile, intermodalità che vuole essere un elemento distintivo della ZLS a supporto di un disegno strategico di sviluppo sostenibile del territorio e degli investimenti ad esso destinati.

# Priorità 2

## l'inclusione nella ZLS di aree produttive o commerciali:

- ha lo scopo di creare condizioni favorevoli per lo sviluppo delle imprese già operative e per la nascita di nuove;
- Ha individuato sul territorio:
  - aree già destinate ad insediamenti produttivi esistenti,
  - dotate di una capacità di espansione produttiva tale da garantire l'insediamento di una grande impresa o il potenziamento di imprese esistenti.

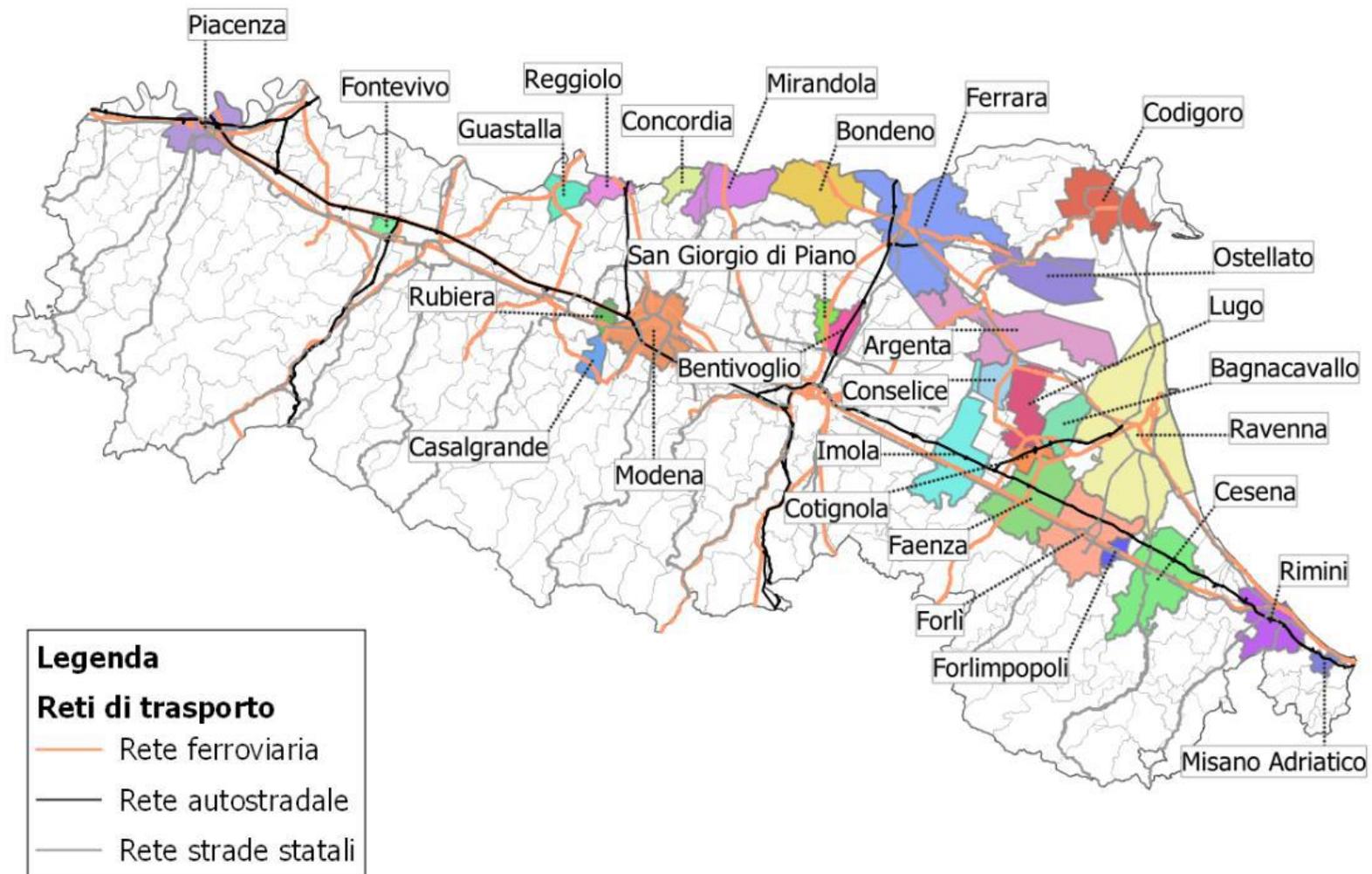


# Criteri di selezione della priorità 2

TIPO DI CRITERIO	SCOPO DEL CRITERIO	DECLINAZIONE DEL CRITERIO
FUNZIONALE	Questi criteri garantiscono la connessione e l'accessibilità al porto di Ravenna ed alle vie di comunicazione.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aree contermini al porto;</li><li>• prossimità al porto;</li><li>• accessibilità delle principali infrastrutture stradali.</li></ul>
ECONOMICO	Questi criteri mirano al perseguimento della strategia di sviluppo economico economica sottesa alla ZLS	<ul style="list-style-type: none"><li>• Appartenenza ad ambiti specializzati per attività produttive;</li><li>• specializzazioni produttive o commerciali</li><li>• aree di cui all'art. 107, paragrafo 3, lettera C del TFUE.</li></ul>
URBANISTICO	Questi criteri mirano ad una maggiore attrattività degli investimenti nelle aree del perimetro.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estensione dell'area;</li><li>• presenza di aree libere;</li><li>• previsione di installazione di reti informatiche avanzate;</li><li>• PIP</li></ul>

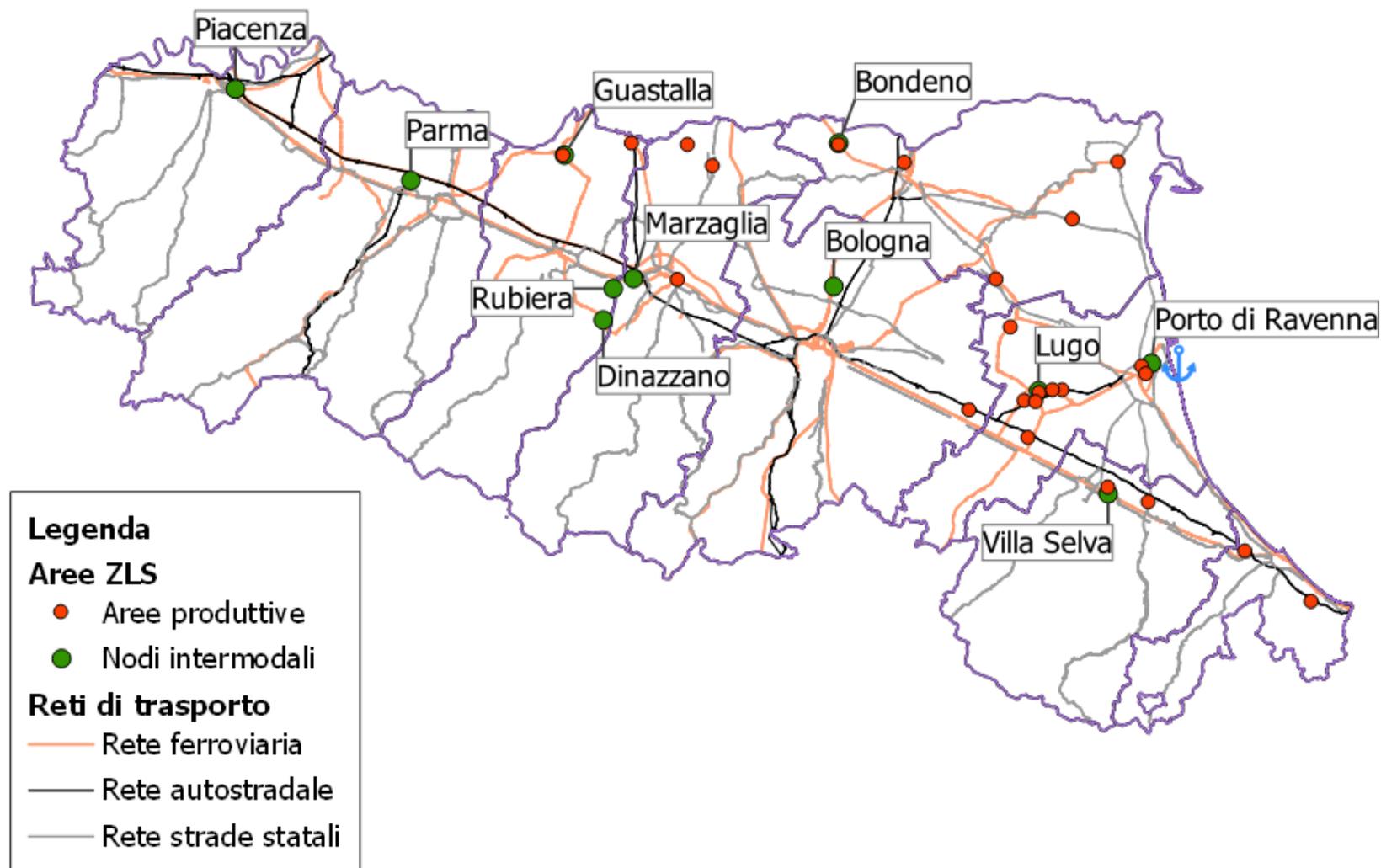
# La geografia della ZLS-ER

---



# Nodi logistici ed aree produttive

---



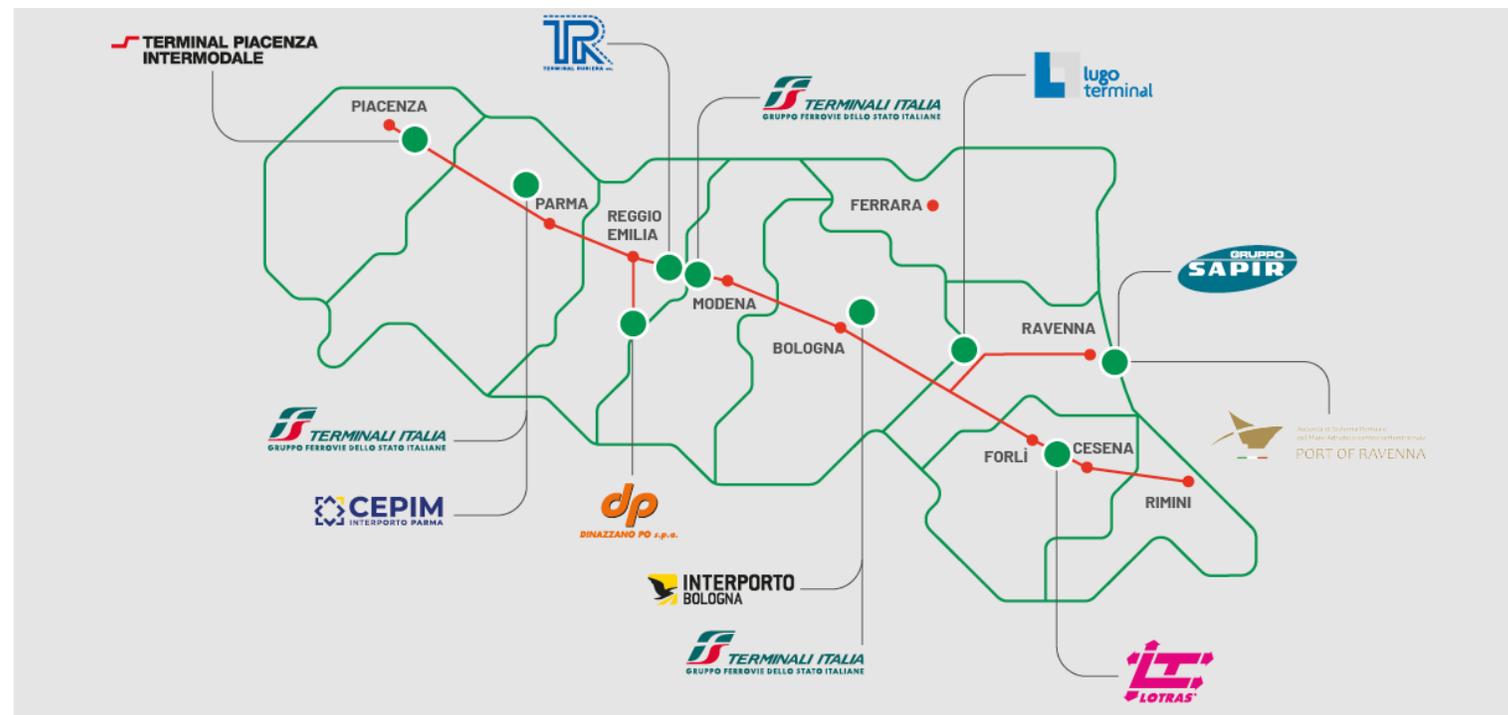
- Estensione massima della ZLS Emilia-Romagna: 4903 Ha
- La ZIS istituita copre, quindi, il 93% della superficie totale candidabile.

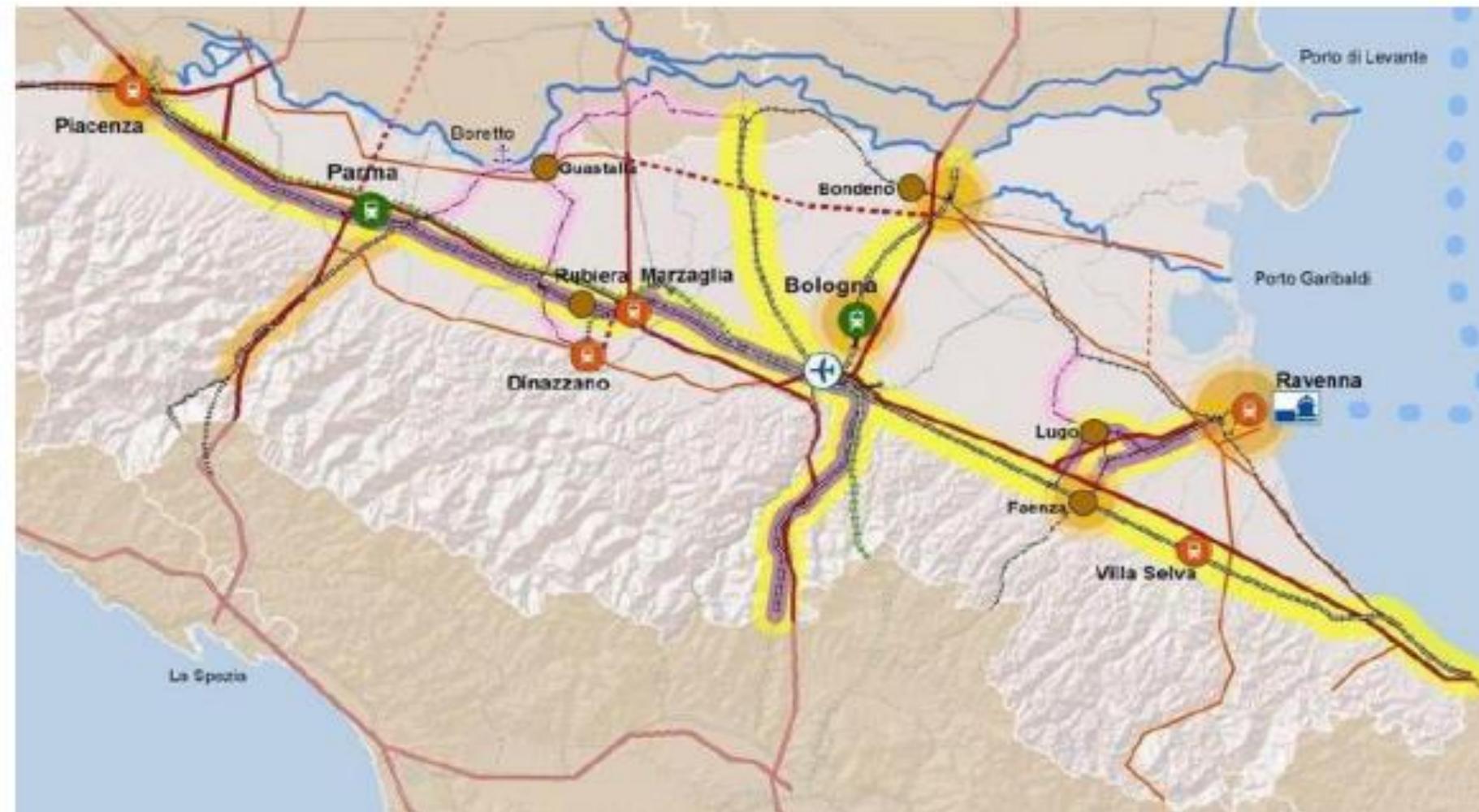
<b>Aree incluse nella ZLS</b>	<b>Superficie (ha)</b>
Nodi intermodali e aree logistico-produttive	2.748
Aree produttive	1.815
<b>Totale</b>	<b>4.563</b>

# I nodi intermodali e le aree logistiche incluse nel perimetro

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	0,60%
Scalo merci Villa Selva	Forlì-Cesena	17	0,40%
Scalo ferroviario di Bondeno	Ferrara	13	0,30%
Interporto di Bologna	Bologna	521	11%
Scalo merci Marzaglia	Modena	77	2%
Scalo merci di Rubiera	Reggio Emilia	8	0,20%
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%
<b>Totale nodi</b>		<b>2.748</b>	<b>60%</b>

# Il Cluster Eric





### Nodi Logistici

-  Aeroporto di Bologna
-  Porto di Ravenna
-  Porto fluviale di Boretto
-  Interporti
-  Scali ferroviari principali
-  Altri scali ferroviari

### Rete ferroviaria

-  Doppio binario elettrificato
-  Alta Velocità/Alta Capacità
-  Semplice binario elettrificato
-  Semplice binario non elettrificato
-  Tratto di previsione

### Potenziamenti ferroviari per le merci

-  Elettrificazione
-  Da adeguare a modulo 750 mt
-  Da adeguare alla sagoma PC 80
-  Potenzimento infrastrutturale Rete
-  Potenzimento infrastrutturale Nodo

### Rete Stradale

-  Grande Rete autostradale esistente
-  Grande Rete autostradale di previsione
-  Grande Rete stradale esistente
-  Grande Rete stradale di previsione

### Rete ferroviaria

-  Doppio binario elettrificato
-  Alta Velocità/Alta Capacità
-  Semplice binario elettrificato
-  Semplice binario non elettrificato
-  Tratto di previsione

### Navigazione Interna e marittima

-  Idrovia Padano-Veneta -Fiume Po
-  Autostrade del mare

# Le aree produttive incluse nel perimetro

Comune - Nome aree produttive selezionate	Provincia	Superficie (ha)	% occupazione della superficie della ZLS
Ravenna - Le Bassette – Via Baiona	Ravenna	79	2%
Ravenna – Area Via Vicoli	Ravenna	23	1%
Bagnacavallo – Via Cà del vento	Ravenna	54	1%
Bagnacavallo – Via Sinistra Canale Superiore	Ravenna	52	1%
Lugo/Cotignola – Centro Mercè – Via Cavatorta	Ravenna	43	1%
Cotignola – Area Vulcaflex – Via Madonna di Genova	Ravenna	25	1%
Cotignola – Area Sirea-Calpo	Ravenna	33	1%
Conselice – Area industriale Unigrà	Ravenna	46	1%
Faenza – Zona industriale Autostrada-Naviglio	Ravenna	209	5%
Forlì – Aree industriali Villa Selva e Coriano	Forlì-Cesena	230	5%
Forlimpopoli – Villa Selva	Forlì-Cesena	43	1%
Cesena – Aree produttive	Forlì-Cesena	272	6%
Rimini – CAAR	Rimini	13	0,3%
Misano Adriatico – Area APEA Raibano	Rimini	14	0,3%
Argenta – Area APEA Sant'Antonio	Ferrara	48	1%
Bondeno – Area Riminalda	Ferrara	31	1%
Codigoro – Area APEA Pomposa/Ponte Quaqliotto	Ferrara	98	2%
Ferrara – Aree Polo Chimico	Ferrara	61	1%
Ostellato – Area SIPRO	Ferrara	114	2%

## Altre aree produttive del perimetro

<i>Imola – Via Lasie</i>	<i>Bologna</i>	48	1%
<i>Modena – Area Santa Caterina</i>	<i>Modena</i>	10	0,2%
<i>Concordia sulla Secchia – Aree industriali</i>	<i>Modena</i>	48	1%
<i>Mirandola – Aree industriali</i>	<i>Modena</i>	20	0,4%
<i>Reggiolo – Aree industriali Rame, Ranaro, Gorna</i>	<i>Reggio Emilia</i>	110	2%
<i>Guastalla – Area industriale San Giacomo</i>	<i>Reggio Emilia</i>	91	2%
<b>Totale</b>		<b>1.815</b>	<b>40%</b>

# RIEPILOGO DELLE DISTANZE STRADALI E FERROVIARIE TRA IL PORTO DI RAVENNA E LE AREE INCLUSE NELLA ZLS EMILIA- ROMAGNA

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	Forlì	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	Requioso-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

Segue riepilogo dell'accessibilità delle aree produttive rispetto alla rete primaria stradale e al Porto di Ravenna.

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 Cavatorta, Lugo/Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	35 km (via A14dir)
Area Vulcaflex – 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 Unigrà, 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)

# Le agevolazioni previste – quadro nazionale

L'impresa che entra nella ZLS può potenzialmente fruire di un pacchetto di incentivi:

1. **Agevolazioni statali:** rappresentate da un **credito di imposta** nei limiti consentiti dalla normativa europea sugli aiuti di Stato ( art. 107 TFUE)
2. **Agevolazioni regionali:** poiché ogni regione può mettere a disposizione **risorse per gli investimenti** nelle ZLS
3. **Semplificazioni amministrative e burocratiche:** **statali** ed indicate nella Legge “semplificazione” 12/2019 e **regionali** che ciascuna regione o comune possono deliberare
4. **Zona Franca Interclusa:** che permette di beneficiare **dell'esenzione di IVA e dazi** per merci importate in Italia da Paesi non UE
5. **Condizioni creditizie favorevoli:** la Legge ha previsto la possibilità di **stipulare accordi o convenzioni con banche** per favorire gli investimenti delle imprese.

# Disciplina attuale del credito d'imposta (Art. 13, Decreto legge 07/05/2024, n. 60)

Nelle zone logistiche semplificate, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea è concesso un contributo, sotto forma di credito d'imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, in relazione agli investimenti in beni strumentali di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 realizzati a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 15 novembre 2024.

Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 16, commi da 2 a 5, del predetto decreto-legge n. 124 del 2023

Il contributo, sotto forma di credito d'imposta, di cui al comma 1 è concesso nel limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro per l'anno 2024.

# Incentivazioni regionali

la regione E-R sta studiando quali incentivi introdurre allo scopo di rendere attrattivi gli investimenti all'interno della ZLS: si stanno valutando:

**premieria sulla legge regionale n. 14/2014, relativa alla promozione degli investimenti in Emilia-Romagna;**

agevolazioni legate all'incentivazione dello shift modale gomma/ferro per le imprese insediate nella ZLS;

previsione di una specifica priorità nell'ambito dei criteri di selezione per la valutazione dei progetti candidati a valere sul POR FESR 2021-2027, per le imprese rientranti nella ZLS;

predisposizione di misure dedicate nell'ambito del programma triennale delle attività produttive e/o del POR FESR 2021-2027 volte a favorire gli investimenti;

riduzioni del contributo di costruzione;

# Semplificazioni amministrative

I progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività o a comunicazione, sono soggetti ad autorizzazione unica, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale.

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

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

# Riduzioni di termini amministrativi

## Sono ridotti di un terzo i termini di cui:

agli articoli 2 (conclusione del procedimento) e 19 (scia) della legge 7 agosto 1990, n. 241;

al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d' impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA);

al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);

al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica;

al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia;

alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali portuali.

# Altre semplificazioni

- Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 38 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, con riguardo alla localizzazione ed alla approvazione del progetto delle opere, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso di competenza di più amministrazioni sono adottati con conferenza di servizi semplificata, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241;
- i termini ivi previsti sono ridotti della metà e sono altresì ridotti alla metà i termini di cui all'articolo 17-bis, comma 1, della citata legge n. 241 del 1990 (termine di trenta giorni per l'acquisizione di assensi, concerti o nulla osta comunque denominati, allo scadere del quale gli stessi si danno per acquisiti);
- i termini sopra menzionati, previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali, nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie sono da considerarsi perentori e, decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole.
- per le imprese beneficiarie del credito di imposta, gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 16, comma 7, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono realizzati entro il termine perentorio di novanta giorni dalla presentazione della relativa istanza da parte delle imprese ai gestori dei servizi di pubblica utilità.

# Legge Regionale di semplificazione n. 18 del 7 dicembre 2011

Ha istituito un nuovo metodo di lavoro per affrontare le attività di semplificazione. Capisaldi di questo metodo sono il sistema degli accordi con gli enti locali, la consultazione delle parti sociali, delle associazioni di categoria e dei cittadini, l'analisi di valutazione permanente dei procedimenti e la relativa banca dati, la sessione di semplificazione, al fine di assicurare:

- certezza dei tempi di conclusione dei procedimenti amministrativi (art. 6, comma 1);
- piena applicazione del principio della responsabilità amministrativa, adottando misure idonee a garantire il rispetto dei termini prestabiliti per l'emanazione del provvedimento finale (art. 6, comma 2);
- piena accessibilità da parte di cittadini e imprese ai dati ed alle informazioni utili ai fini della presentazione delle istanze all'amministrazione regionale e alle amministrazioni locali (art. 6, comma 3);
- uniformità delle procedure amministrative (art. 7);
- divieto di introduzione di oneri amministrativi non compensati (art. 8), prevedendo che ad ogni nuovo onere introdotto da provvedimenti normativi di propria competenza corrisponda l'eliminazione di un onere di valore equivalente;
- divieto di richiesta di documenti già in possesso delle pubbliche amministrazioni (art. 9).

Occorre favorire  
**tipologie di incentivo  
esistenti**, per  
risparmiare tempo e  
operare su meccanismi  
fluidi nel  
funzionamento e che  
l'ente pubblico conosce

L'importante fattore che deve  
contraddistinguere l'incentivo è:

1. avere un **punto di riferimento fisico o digitale** per presentare la propria domanda di agevolazione; fattore, questo che il Comitato di Indirizzo della ZLS dovrà risolvere una volta insediato;
2. l'ottenimento delle risorse **in tempi certi** (laddove le imprese siano meritevoli) e possibilmente brevi;
3. la possibilità per certe tipologie di investimento di essere anche **negoziale o a sportello** e non di essere concesso sempre a seguito di bando di gara.

# La zona franca doganale interclusa

Ai sensi del D.P.C.M. n. 40/2024:

nelle ZLS e nelle ZLS interregionali possono essere istituite zone franche doganali intercluse ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione, e dei relativi atti di delega e di esecuzione. La perimetrazione delle zone franche doganali è proposta da ciascun Comitato di indirizzo ed è approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro sessanta giorni dalla proposta.



# Vantaggi della zona franca doganale interclusa

- Permetterà di avere aree dove le merci provenienti dai mercati extra UE potranno essere **esenti da IVA e Dazi Doganali**
- Favorirà lo **stoccaggio delle merci** che potranno essere conservate dall'importatore per un tempo illimitato prima di essere ri-immesse sul mercato
- Permetterà di stimolare il **fenomeno del ri-export** attirando imprese che hanno quest'esigenza.

# La governance della ZLS

Gli organi di governo della ZLS sono il Comitato di indirizzo e la Cabina di regia.

**Il Comitato di indirizzo** è l'organo che amministra la ZLS e ne assicura la piena operatività, nonché l'attuazione del piano strategico.

I suoi compiti sono ora definiti dall'art. 10 del D.P.C.M. n. 40/2024.

**La Cabina di regia** è istituita, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ed è presieduta dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

Il compito della cabina di regia è di attuare il coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica.

# Il Comitato di indirizzo è composto da:

- a) il Presidente della regione o suo delegato, che lo presiede;
- b) il Presidente dell'Autorità di sistema portuale;
- c) un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio
- d) dei ministri;
- e) un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- f) un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- g) un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale, laddove esistenti;
- h) il Presidente della provincia o delle province ricomprese, in tutto o in parte, nella ZLS, in qualità di uditore, od un suo delegato;
- i) i Sindaci dei comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.

Ai membri del Comitato non spetta alcun compenso, indennità di carica, corresponsione di gettoni di presenza o rimborsi per spese di missione. Agli oneri di funzionamento del Comitato si provvede con risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

# La cabina di regia è composta:

dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie,

dal Ministro per la pubblica amministrazione,

dal Ministro dell'economia e delle finanze,

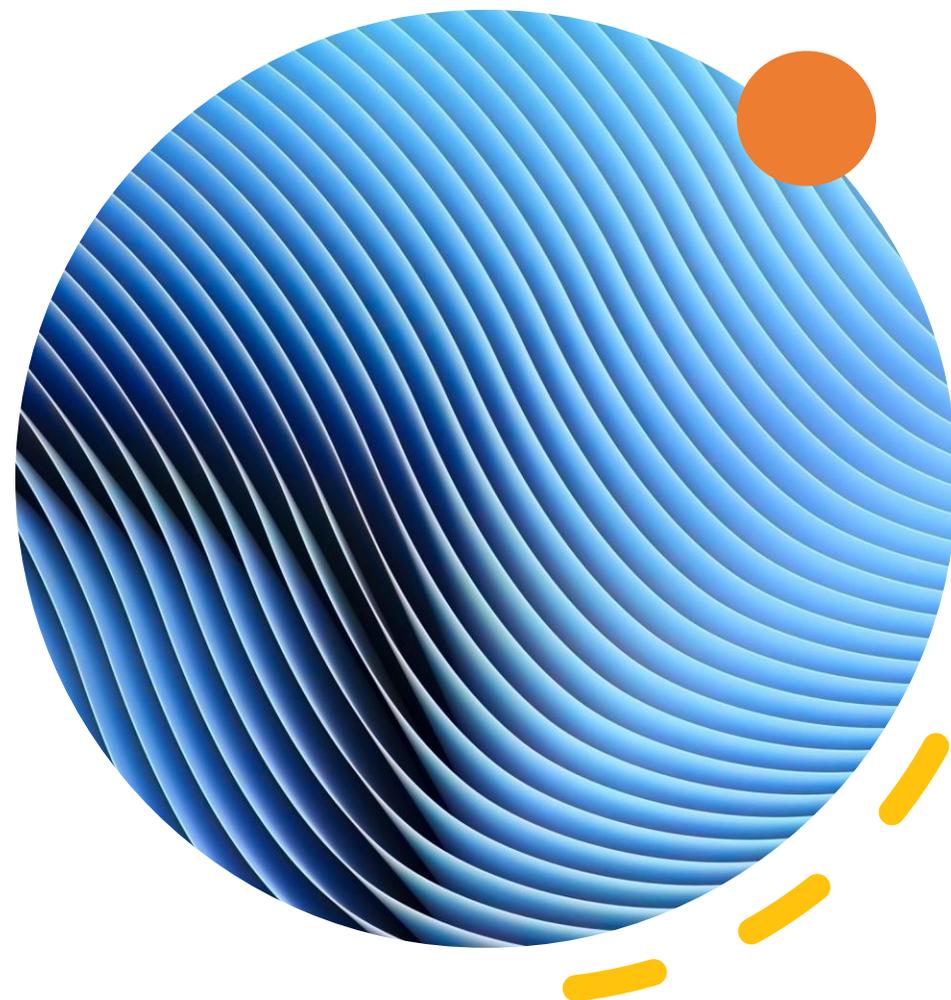
dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

dal Ministro delle imprese e del made in Italy,

dai Presidenti delle regioni e delle Province autonome in cui sono istituite le ZLS,

dai presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZLS, qualora diversi dai Presidenti delle regioni,

dagli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno.





# La struttura tecnica permanente

La Regione Emilia Romagna ha deciso di affiancare al Comitato di indirizzo una struttura tecnica permanente, non prevista dalla normativa nazionale.

La struttura tecnica permanente sarà composta dalla Regione Emilia-Romagna e dall'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale.

Agirà come struttura di collegamento tra il Comitato di indirizzo e le unità operative dell'ente Regione Emilia-Romagna, con funzioni di supporto per le attività di programmazione delle attività di promozione, localizzazione degli investimenti, monitoraggio e collegamento con l'ente Regione, le sue le strutture operative, quelle dell'Autorità di Sistema Portuale e gli altri enti istituzionali attivi sul territorio.

# SCHEMA DI GOVERNANCE

## Organismo strategico di livello regionale

*Comitato di indirizzo della ZLS-ER*

*Componenti del Comitato di indirizzo della ZLS-ER:*

- *Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale*
- *Rappresentante della Regione Emilia-Romagna*
- *Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri*
- *Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## Organismo amministrativo/gestionale e di raccordo con gli enti istituzionali attivi sul territorio

*Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER (composta da Regione e Autorità di Sistema Portuale)*

*Opera come collegamento tra il Comitato di Indirizzo e gli organismi esistenti.*

## Enti istituzionali attivi sul territorio

*Uffici operativi della Regione, dell'Autorità di Sistema Portuale, dei Consorzi, degli Enti Locali, etc.*

*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.*

20<sup>o</sup> **ITL**  
**ISTITUTO** sui **TRASPORTI**  
e la **LOGISTICA**

ANNIVERSARIO

GRAZIE PER L'ATTENZIONE