

ZLS: le opportunità per le imprese

Dott.ssa Cinzia Aloisantoni

**Specialista esperto di area sociologica e statistica
Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Webinar – 9 luglio 2025

FdP 2023-24: Programma Infrastrutture



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI

Sommario

- Le Zone d'incentivazione: excursus storico, panoramica internazionale, tipologie
- Le zone d'incentivazione in Europa
 - I limiti del diritto UE alle zone franche doganali
 - La Carta europea degli aiuti di stato a finalità regionale
- ZES e ZLS in Italia: confronto tra i due strumenti
- Le ZLS:
 - fondamento giuridico
 - presupposti e requisiti
 - governance
 - obiettivi e vantaggi
 - agevolazioni
 - ZLS istituite
 - Focus sulla ZLS del porto di Genova
- Case study nel mondo

Zone fertili per gli investimenti, caratterizzate da un regime speciale, sotto il profilo fiscale, doganale e amministrativo

Tipologie di zone

Zone Franche Commerciali

Focalizzate su commercio e logistica. Offrono esenzioni doganali e semplificazioni per import-export.

- Porti franchi e Zone franche doganali
- Zone di libero scambio

Zone di Esportazione

Orientate alla produzione per mercati esteri. Incentivano l'export con agevolazioni fiscali speciali.

- Maquiladoras messicane
- EPZ asiatiche

Zone economiche speciali in senso stretto

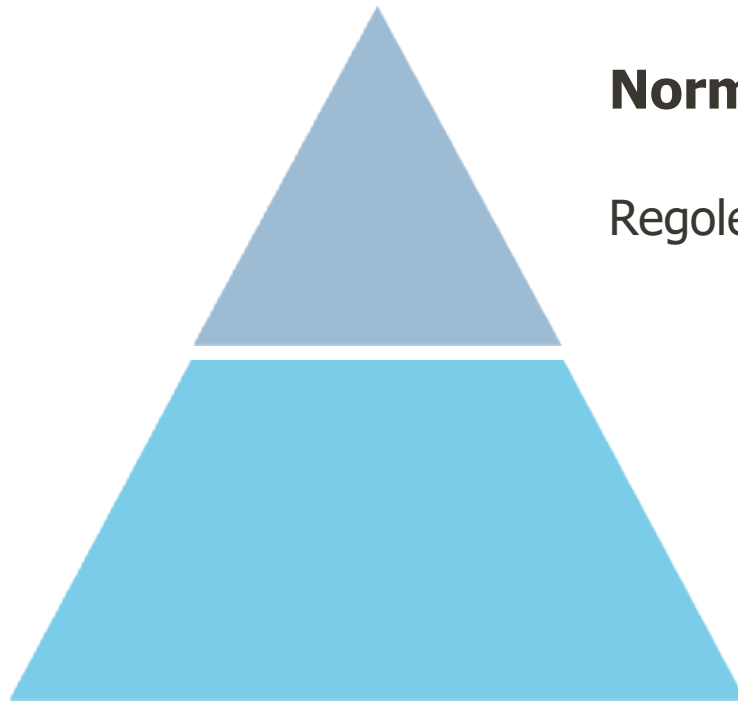
- Coprono tutti i settori
- Guardano ai mercati interni ed esteri

Parchi Industriali e Tecnologici

Centrate su innovazione e ricerca. Promuovono cluster tecnologici e collaborazioni università-imprese.

- Silicon Valley
- Parchi scientifici

Le zone d'incentivazione in Europa



Normativa UE

Regole comuni su dogane, aiuti di Stato e concorrenza leale

Legislazioni Nazionali

Adattamenti specifici nei diversi paesi membri

I limiti alle Zone Franche Doganali nell'Unione europea

Nelle **Zone franche doganali** sono previste:

- la sospensione del pagamento dei dazi doganali
- la sospensione del pagamento dell'Iva
- la sosta delle merci a tempo indeterminato con il regime di sospensione
- la possibilità di effettuare attività di lavorazione sulle merci, confezionamento leggero, pulitura

Categorie di regioni

Per il periodo di programmazione 2021-2027, la Commissione UE ha adottato la Decisione di esecuzione 2021/1130 del 5 luglio 2021, che definisce l'elenco delle regioni ammissibili al finanziamento del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo Plus.

Le regioni europee sono ripartite tra quelle più sviluppate, meno sviluppate e in transizione (soglie RNL: 75% e 100% della media UE).

Rileva rispetto alla possibilità di istituire una ZLS.

meno sviluppate	in transizione	più sviluppate
Molise	Abruzzo	Piemonte
Campania	Umbria	Valle d'Aosta
Puglia	Marche	Liguria
Basilicata		Lombardia
Calabria		Prov. Aut. di Bolzano
Sicilia		Prov. Aut. di Trento
Sardegna		Veneto
		Friuli-Venezia Giulia
		Emilia-Romagna
		Toscana
		Lazio

La Carta degli aiuti di stato a finalità regionale

- La normativa europea (in particolare l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea) prevede una deroga al generale divieto di erogare aiuti di stato, per quanto riguarda gli aiuti di stato a finalità regionale.
- I territori italiani ai quali si applica la deroga sono stati individuati con la Carta degli aiuti di stato a finalità regionale per il periodo 2022-2027.

È il presupposto per l'applicazione dei benefici fiscali nelle Zone Economiche Speciali (ZES) e nelle Zone logistiche semplificate (ZLS).

PCM - Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud - Aiuti a finalità regionale per l'Italia 2022-2027

Italia - ZES e ZLS a confronto: in sintesi

- SONO molte le cose in comune tra la ZES "unica" e le ZLS
 - Strutture di governance simili
 - Cabina di regia
 - Comitato di indirizzo
 - Tipologia di interventi
 - Fiscali
 - Non fiscali
- Ma anche differenze
 - Un'unica strategia per la ZES unica, strategie differenziate per le ZLS
 - Governance unitaria per la ZES unica, mentre ogni ZLS ha il proprio sistema di governance
 - Necessità di un'area portuale per le ZLS e di un nesso economico funzionale tra questa e i retroporti, non richiesto per la ZES unica

Le Zone Logistiche Semplificate

Previste dalla L. 27/12/2017, n. 205 (legge di bilancio per il 2018), all'art. 1, cc. 61-65bis) e s.m.i.

Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni più sviluppate e in transizione, non ricomprese nella Zona economica speciale per il Mezzogiorno - ZES unica, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'[articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea](#), è prevista l'istituzione della Zona logistica semplificata.

Il DPCM n. 40 del 4 marzo 2024 regola l'istituzione delle ZLS.

Requisiti per l'istituzione delle ZLS

La ZLS deve ricomprendere almeno un'Area portuale e può includere anche aree della medesima regione non territorialmente adiacenti all'Area portuale, purché presentino un nesso economico funzionale con la predetta Area portuale

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

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



La Zona logistica semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni. La proposta è corredata di un **piano di sviluppo strategico**, specificando la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali.

Comitato di indirizzo

Il Comitato di indirizzo è il soggetto per l'amministrazione della ZLS. E' istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente della regione, ed è composto da:

- a) il Presidente della regione o suo delegato;
- b) il Presidente dell'Autorità di sistema portuale;
- c) un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- d) un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- e) un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- f) un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale, laddove esistenti;
- g) un rappresentante della Camera di commercio competente in relazione ai territori compresi nel perimetro della ZLS;
- h) il Presidente della provincia o delle province ricomprese, in tutto o in parte, nella ZLS, in qualità di uditore, o suo delegato;
- i) i Sindaci dei comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.

Cabina di regia ZLS

E' istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica.

La Cabina di regia ZLS è presieduta dal Ministro per gli affari europei, che la convoca almeno una volta ogni tre mesi, al fine di verificare e monitorare gli interventi nelle ZLS, l'andamento delle attività e l'efficacia delle misure di incentivazione concesse.

Obiettivi delle Zone Logistiche Semplificate

Obiettivi: **Stimolare l'occupazione
nelle aree designate**

**Facilitare la creazione di
infrastrutture logistiche**

**Promuovere la competitività
delle imprese locali**

Vantaggi delle Zone Logistiche Semplificate

- Agevolazioni fiscali per le imprese operanti nelle ZLS (limitatamente alle aree c) della Carta degli aiuti).
 - Credito d'imposta di cui all'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024 n. 95 - Rifinanziato dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15
 - Eventuale Zona Franca Doganale (ZFD)
- Semplificazioni burocratiche per avviare attività e investimenti (in tutta la ZLS).

Credito d'imposta ZLS

Decreto legge 27/12/2024, n. 202

Comma 14-octies (aggiunto dalla legge di conversione 21 febbraio 2025, n. 15)

Le disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95, si applicano anche in relazione agli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025. Il contributo, sotto forma di credito d'imposta, relativo agli investimenti di cui al primo periodo è concesso nel limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro per l'anno 2025. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, con imputazione alla quota diversa da quelle afferenti alle regioni e alle amministrazioni centrali ai sensi dell'articolo 1, comma 178, lettera b), numeri 1) e 2), della medesima legge n. 178 del 2020.

Credito d'imposta ZLS

Per fruire del beneficio, gli operatori economici devono comunicare all'Agenzia delle entrate, dal 22 maggio al 23 giugno 2025, l'ammontare delle spese sostenute dal 1° gennaio 2025 e di quelle che prevedono di effettuare fino al 15 novembre 2025, nonché, dal 20 novembre al 2 dicembre 2025, l'ammontare delle spese ammissibili sostenute dal 1° gennaio fino al 15 novembre 2025. I modelli di comunicazione, con le relative modalità di trasmissione telematica, sono approvati con provvedimento dell'Agenzia delle entrate.

Schede - Credito imposta per investimenti realizzati nelle Zone Logistiche Semplificate (ZLS 2025) - Credito imposta per investimenti realizzati nelle Zone Logistiche Semplificate (ZLS 2025) - Agenzia delle Entrate

Semplificazioni burocratiche

- **Autorizzazione Unica (AU):** rivolgendosi allo sportello unico della Regione ovvero, nelle more della sua istituzione, al SUAP territorialmente competente, le imprese operanti in ZLS possono formulare un'unica richiesta per il rilascio di un'Autorizzazione Unica (AU), nella quale 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 in ZLS. L'Autorità competente individuata dalla regione esamina la domanda e, in esito ad apposita conferenza di servizi, rilascia l'autorizzazione.
- **Riduzione dei tempi:** rispetto alle procedure standard, sono ridotti di 1/3 i termini relativi ad alcuni procedimenti (es. VIA, VAS, AIA, AUA, etc.).

Semplificazioni burocratiche

- **Procedure accelerate:** sono ridotti del 50% i termini previsti per l'adozione di eventuali autorizzazioni, licenze e altri atti di assenso per i quali è richiesta l'acquisizione di pareri di competenza di più amministrazioni; decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole.
- **Perentorietà dei termini:** i termini previsti per il rilascio di autorizzazioni ed altri atti da parte di più enti sono considerati perentori; decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole.

Le Zone Logistiche Semplificate istituite

- la **ZLS Veneto - Porto di Venezia-Rodigino** è stata istituita con DPCM del 5 ottobre 2022
- la **ZLS Emilia-Romagna** è stata istituita con DPCM del 10 ottobre 2024
- per la **ZLS - Porto e Retroporto di Genova**, istituita per legge, il DPCM di nomina del Comitato di indirizzo è del 12 novembre 2024
- la **ZLS della Regione Toscana** è stata istituita con DPCM del 25 novembre 2024
- la **ZLS Lombardia** è stata istituita con DPCM del 27 dicembre 2024
- la **ZLS del Friuli - Venezia Giulia** è stata istituita con DPCM del 3 febbraio 2025

Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud - Zone Logistiche Semplificate - ZLS

La ZLS del Porto di Genova

- L'art. 7 del decreto-legge n. 109/2018 (c.d. Decreto "Genova"), ha disposto l'istituzione ex lege della ZLS "Porto e Retroporto di Genova".
- La ZLS "Porto e Retroporto di Genova" comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova e si estende ai retroporti ricompresi anche nelle regioni limitrofe.
- Con il DPCM del 12 novembre 2024 è stato istituito il Comitato di indirizzo della Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova", quale organo di governo della ZLS congiuntamente alla Cabina di regia.

[dpcm-comitato-indirizzo-zls-genova firmato.pdf](#)

Case study: Barcellona

- Il porto di Barcellona ha una zona franca (ZFDI) e una Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Nel periodo 2009-2019, l'incremento medio annuo del traffico per questo porto è stato del 5,8%.
- La Zona Franca ospita 317 aziende su un'area di 4,7 milioni di m².
- Dista 7 km dall'aeroporto, 100 m dal porto e 200 m da un importante terminal ferroviario merci.
- Si pone come porta d'ingresso all'Unione Europea e un ponte naturale e culturale verso il Nord Africa e l'America Latina. Le imprese che si insediano in quest'area possono beneficiare di:
- Benefici:
 - Riduzione dell'imposta sulle società per nuove imprese nei primi anni di attività.
 - Crediti d'imposta per R&S e digitalizzazione.
 - Sgravi fiscali per l'assunzione di personale qualificato.
 - Agevolazioni per investimenti green.

Case study: Valencia

- Anche presso il porto di Valencia è presente una ZAL, con agevolazioni doganali, ma senza le caratteristiche delle zone economiche speciali. Vi si applicano, quindi, i soli incentivi previsti a livello regionale e nazionale.
- La ZAL di Valenciaport è un'infrastruttura logistica e tecnologica, che funge da hub multimodale per il traffico marittimo, con servizi di stoccaggio, connessioni ferroviarie e stradali.
- In 10 anni l'incremento medio annuo del traffico portuale è stato del 4,0%.

Case study: Tanger MED

- Storico attrattore culturale
- Inaugurata nel 1999 come zona industriale d'esportazione, è entrata in attività nel 2000. Situata vicino all'aeroporto, con un'estensione di 345 ettari. Nei primi 10 anni ha attratto circa 400 imprese e 500 milioni di euro di investimenti privati, che hanno prodotto circa 40.000 posti di lavoro.
- Evoluzione recente: alla strategia classica dello sviluppo fondato sulle zone franche industriali d'esportazione si sostituisce una strategia multisettoriale. Nel 2007, quindi, è istituita una zona economica speciale, che incide in modo notevole sulla crescita del porto e dell'economia marocchina. La crescita media annua è stata del 15,7%.
- Nel 2008, la Tanger MED rappresentava un decimo delle esportazioni industriali del Marocco, ovvero 1,2 miliardi di Euro.

Case study: Gdansk (Danzica)

Uno dei più grandi e moderni porti del Baltico e dell'Europa orientale (collega l'Europa con Cina, Scandinavia e Medio Oriente). La Free zone istituita nel 2006: negli ultimi 10 anni il traffico portuale del porto è aumentato mediamente del 17,5% all'anno. È una delle ZES più sviluppate e dinamiche della Polonia, con oltre 350 aziende attive.

Incentivi per le imprese:

- ❑ Esenzione fiscale fino al 70% dell'imposta sul reddito, in base alla dimensione dell'impresa e alla localizzazione.
- ❑ Accesso a fondi strutturali europei per investimenti innovativi, ricerca e sviluppo.
- ❑ Supporto nella burocrazia per l'apertura di stabilimenti o attività produttive.
- ❑ Disponibilità di terreni industriali urbanizzati e collegati a ferrovie, porto e autostrade.

Settori economici principali:

- ❑ Cantieristica navale e logistica marittima (lunga tradizione)
- ❑ Industria meccanica, elettronica, materiali compositi e automotive.

È sede di un fiorente ecosistema tecnologico: startup, incubatori, locale politecnico.

Sviluppo nel settore eolico offshore, con hub industriali legati alla transizione energetica.

Iniziative legate alla produzione sostenibile, mobilità elettrica e circular economy.

Vantaggi competitivi:

- ❑ Accesso diretto al porto: facilita import-export a costi competitivi.
- ❑ Posizione nell'UE: snodo tra Europa centrale e Scandinavia.
- ❑ Manodopera qualificata: grazie alla presenza universitaria e centri di formazione tecnica.
- ❑ Infrastruttura moderna: aeroporto internazionale, rete autostradale, connessioni ferroviarie con l'Europa.

Case study: Mersin

Mersin, sulla costa meridionale della Turchia, è sede di uno dei più grandi porti turchi, fondamentale per l'export-import e come hub logistico regionale.

La free zone, istituita nel 1987, adiacente al porto, offre collegamenti diretti via nave, ferrovia e autostrada con il resto della Turchia e oltre e ha avuto un effetto positivo sul traffico portuale, soprattutto nel comparto container, cresciuto del 15,6% medio annuo fra il 2005 e il 2019.

La zona copre un'area di circa 836.000 m², con aree industriali, logistiche, commerciali e di stoccaggio, è gestita da una società privata sotto la supervisione del Ministero del Commercio turco

Incentivi economici principali:

- ❑ Esenzione totale dall'IVA e dazi doganali per merci importate o esportate dalla zona.
- ❑ Esenzione fiscale sull'utile (reddito d'impresa) per attività di esportazione.
- ❑ Nessuna restrizione sulla valuta utilizzata (possibilità di transazioni in dollari, euro, ecc.).
- ❑ Esenzione dall'IVA sugli acquisti domestici, se le merci sono utilizzate nella zona.
- ❑ Procedura doganale semplificata e costi logistici ridotti.

Settori economici principali:

- ❑ Logistica e distribuzione
- ❑ Industria alimentare e agroindustria
- ❑ Industria chimica e materie plastiche
- ❑ Meccanica, componentistica e metalli
- ❑ Servizi marittimi e cantieristica leggera

Oltre 430 aziende attive nella zona con più di 8.000 lavoratori impiegati direttamente nella ZES: volume annuo (import/export): oltre 3 Mld USD.

Principali partner: UE, Russia, Iraq, Egitto, Paesi del Golfo. Forte presenza di investitori da Germania, Italia, Paesi Bassi, Cina e Corea del Sud.

Vantaggi strategici della ZES di Mersin: Posizione, Costi competitivi, Infrastrutture moderne, supporto statale e presenza di zone industriali integrate.

Sfide e rischi:

- ❑ Instabilità geopolitica regionale (vicinanza alla Siria, tensioni occasionali in Medio Oriente).
- ❑ Inflazione e volatilità della lira turca, che però favoriscono l'export.
- ❑ Necessità di continui investimenti in digitalizzazione e sostenibilità ambientale, dato il peso del settore logistico e industriale.



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Dott.ssa Cinzia Aloisantoni
Specialista esperto
Presidenza Consiglio dei Ministri

DISCLAIMER

Le opinioni espresse sono esclusivamente frutto del pensiero dell'autore e non rappresentano in alcuno modo le posizioni dell'Istituzione di appartenenza.