

Zone Logistiche Semplificate: il futuro è ora

26 Giugno 2026



Le Zone Logistiche Semplificate non sono più un'ipotesi sulla carta, ma uno strumento operativo per semplificare le procedure, attrarre investimenti e rafforzare la competitività dei territori logistici. Tra snellimento burocratico, incentivi fiscali e procedure doganali agevolate, l'obiettivo è trasformare porti e retroporti in motori di sviluppo per imprese e investitori.

di **Cinzia Caviglione** e **Jacopo Riccardi**

Non più solo un modello su carta, ma una realtà tangibile che traduce la visione di sistema in opportunità concrete per il futuro del paese.

Il percorso normativo avviato con il D.L. 91/2017 (convertito nella L. 123/2017) per le ZES e con la L. 205/2017 (legge di Bilancio 2018) per le ZLS giunge oggi a una fase di piena maturità operativa. Dopo il consolidamento del modello ZES nelle regioni del Mezzogiorno, il baricentro dell'attuazione si sposta sulle ZLS. Superata la lunga fase di gestazione burocratica e definita la cornice attuativa con il DPCM 40/2024 in vigore dal 17.04.2024, le ZLS passano da paradigma teorico a strumento tecnico-funzionale attivo, pronte ad innescare i processi di semplificazione amministrativa e di attrazione degli investimenti necessari alla competitività del sistema-Paese.

Orientate ad essere uno strumento di attrazione degli investimenti, di accelerazione degli insediamenti e un più ampio progetto di sviluppo economico (sociale, occupazionale, territoriale) le ZLS si innestano nelle aree sviluppate del Centro-Nord dove l'obiettivo non è il sussidio, ma la massimizzazione dell'efficienza dei nodi portuali e retroportuali attraverso la semplificazione procedurale e lo snellimento burocratico. Dunque, equiparare e confondere ZES e ZLS significherebbe ignorare le specificità di territori che necessitano di leve diverse: il sostegno alla coesione per il Sud, l'accelerazione della competitività economica per il resto del Paese.

In estrema sintesi, la ZLS si traduce in un immediato potenziamento della competitività attraverso tre direttrici fondamentali. La prima riguarda la semplificazione procedurale introdotta dall'Autorizzazione Unica il cui vantaggio principale risiede nello snellimento burocratico, con una riduzione drastica dei tempi di attesa per l'avvio di nuovi insediamenti o per l'ampliamento di attività esistenti. La ZLS agisce, quindi, come un vero e proprio "acceleratore di investimenti". A questo si aggiungono gli incentivi fiscali con la previsione del Credito d'imposta nelle aree c.d. 107-3 C. Le imprese, a specifiche condizioni, possono accedere ad agevolazioni fiscali per l'acquisto di beni strumentali, macchinari ed attrezzature destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nel territorio. La ZLS, dunque, favorisce non solo gli insediamenti, ma anche l'ammodernamento tecnologico delle imprese. Infine, la legge prevede la possibilità di istituire Zone

Franche Doganali intercluse e di beneficiare di regimi sospensivi e di procedure semplificate di transito. Con questa modalità attuativa, si potrà ottenere una riduzione dei costi di stoccaggio e di movimentazione delle merci, ottimizzando la gestione dei flussi nelle aree portuali e retroportuali. In questo scenario, la ZLS rappresenta un importante strumento di politica antidaziaria offrendo la possibilità di lavorare le merci in sospensione di imposta e di riesportarle con il marchio "Made in Italy".

Le ZLS sono anche un modello di Governance multilivello e di profonda connessione e cooperazione tra tutti i suoi attori, pubblici e privati. Al vertice della struttura di Governance troviamo il Comitato di Indirizzo, presieduto dalla Regione e che coinvolge come membri votanti tre Ministeri, l'AdSP e il sistema camerale; tale composizione riflette la necessaria interazione tra livelli istituzionali, ma mantiene il fulcro e il suo valore aggiunto nella dimensione "regionale" rappresentata dalla presidenza in capo alla Regione, dal ruolo nevralgico del porto e dalla rappresentanza degli operatori.

Dunque, la Governance della ZLS, a differenza di quella delle ZES (ora ZES Unica) che ha un forte imprinting centralistico, è fortemente ancorata al territorio di riferimento. Questo permette una maggiore reattività nel rispondere alle crisi di settore o alle opportunità emergenti, come la transizione energetica dei poli logistici, l'automazione dei terminal, la digitalizzazione ed interoperabilità dei processi. Una Governance ZLS efficace è quella che riesce a trasformare un insieme eterogeneo di attori (pubblici e privati) in un ecosistema coeso.

Pertanto, il successo di una ZLS non si misura solo in ettari di territorio o in chilometri di binari, ma nella solidità della rete di cooperazione tra i diversi soggetti che la animano. In un ecosistema dove coesistono interessi pubblici e dinamiche di mercato, il coordinamento non è un optional, ma un prerequisito essenziale per l'efficienza operativa, proprio perché la ZLS chiama a raccolta una pluralità di enti: Regione, Comuni, Province/Città Metropolitane, Agenzia delle Dogane, Autorità Portuali e Ministeri che necessitano di un coordinamento fluido, onde evitare il rischio di lentezza burocratica e quello dovuto alla mancanza di informazioni trasversali.

Oltre a questo, è fondamentale un coordinamento anche con gli operatori logistici e industriali del territorio, per rendere la ZLS un progetto vivo. Infatti, gli investitori cercano certezze: sui tempi, sui costi e sulle infrastrutture. E così la Governance della ZLS deve istituire tavoli di ascolto e di confronto permanenti quali canali di dialogo con i terminalisti, gli autotrasportatori, le aziende di logistica, le imprese manifatturiere, in modo da individuare i c.d. "colli di bottiglia" (amministrativi e/o fisici) ed eliminarli.

Il passaggio dalla vicinanza fisica tra enti e con i privati alla integrazione digitale dei processi è una delle necessità per raggiungere i risultati sperati. In definitiva, la ZLS deve agire come un regista territoriale, quale soggetto capace di allineare gli obiettivi politici di sviluppo regionale e portuale con le esigenze di redditività e di velocità delle imprese, trasformando una sommatoria di enti in un sistema che fa squadra.

Per tradurre la visione di ZLS in realtà, l'approccio deve essere progettuale. È necessario per le imprese verificare se i propri progetti rientrano nei perimetri ZLS e nelle zone c.d. 107-3 C, (anche utilizzando la mappa interattiva disponibile sul Geoportale di Regione Liguria per la ZLS "Porto e retroporto di Genova"); analizzare i progetti immobiliari o tecnologici di importo superiore a 200 mila euro per l'accesso ai benefici fiscali; interfacciarsi con gli enti pubblici coinvolti. Le ZLS, quindi, non sono più una visione di futuro, ma una "cassetta degli attrezzi" pronta all'uso. E solo chi saprà utilizzarli per primo otterrà, oltre ai vantaggi fiscali, quelli competitivi e potrà contribuire a ridisegnare la geografia del valore logistico in Italia.

In questo contesto la ZLS "Porto e Retroporto di Genova" - con il suo particolare sistema di istituzione a seguito del tragico crollo del Ponte Morandi (il D.L. 109/2018 convertito nella L. 130/2018) - rappresenta l'unico caso in Italia in cui l'operatività si estende formalmente sul territorio di quattro regioni. Quindi, non si tratta solo di un progetto ligure, ma di una piattaforma del Nord Ovest. Ciò trasforma i magazzini del basso Piemonte e quelli dell'hinterland milanese ed emiliano in vere e proprie estensioni del porto di Genova, in una visione che rafforza la catena logistica e consolida il suo ruolo di terminale sud del Corridoio Reno-Alpi.

Per il tessuto imprenditoriale e per gli investitori internazionali, il messaggio è inequivocabile: la semplificazione ha trovato una sua cittadinanza geografica ed economica. Le ZLS offrono oggi quel terreno fertile fatto di tempi certi e vantaggi fiscali che il mercato invocava da anni. Sebbene non si interromperanno i momenti informativi, e le attività di promozione in occasione di eventi nazionali ed esteri, la piattaforma è pronta, i canali sono aperti. Ora spetta alle imprese trasformare queste condizioni di favore in nuova crescita, occupazione e valore aggiunto per l'intero Sistema Paese.