

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 2504

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa del senatore STEFANO, BONAVITA, CADDEO,
PREVOSTO, VIGEVANI, SCAGLIOSO e CURTO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 GENNAIO 1996

Istituzione della zona franca produttiva del porto di Taranto

ONOREVOLI SENATORI. - Taranto è una città eminentemente marittima, che vive sul mare e del mare.

La sua felice posizione geografica al centro del Mediterraneo, a cavallo di due rade di mare naturalmente protette da isole e scogliere, ha fatto sì che qui si installasse, sin dal secolo scorso, la più grande base navale militare italiana. E, successivamente negli anni '60, il più grande stabilimento siderurgico d'Europa, costruito «a filo di banchina», secondo le moderne concezioni industriali.

La crisi dell'industria naval-militare dopo la seconda guerra mondiale e la crisi siderurgica dell'ultimo decennio, hanno prostrato l'economia della città e in particolare del settore industriale che ne è stato sempre l'asse trainante.

Secondo i dati dell'ultimo censimento, negli anni tra il 1981 e il 1991, nel solo comparto industriale risultavano perduti 17.000 posti di lavoro, pari a circa il 30 per cento degli addetti del settore.

Oggi si può calcolare in circa 27.000 il numero di posti perduti, cioè il 50 per cento degli addetti. È un fenomeno dalle profonde ripercussioni sociali che non ha paragone in Italia.

Le speranze di rilancio della economia tarantina sono rivolte essenzialmente alla riqualificazione del territorio (voglio qui ricordare, tra le altre iniziative, il disegno di legge sul grande Parco archeologico sul Mar Piccolo, che ha ottenuto la firma da tutti i Gruppi parlamentari presenti in Senato) e allo sviluppo delle attività marinare e portuali.

Oggi il porto di Taranto, malgrado la crisi siderurgica, rappresenta, con una movimentazione di oltre 30 milioni di tonnellate l'anno, uno dei più grandi porti europei, e come tale è stato riconosciuto dalla Comunità europea.

Il contributo che esso apporta al bilancio dello Stato è notevole. Nel 1992 sono stati esatti 2.270 miliardi di diritti doganali.

Si tratta di un porto industriale di servizio alla siderurgia, alla petrolchimica, alla meccanica; i materiali movimentati, nella quasi totalità, sono costituiti da carbone, minerali di ferro, petrolio e manufatti industriali.

Accanto a questo porto, gestito in gran parte in autonomia funzionale dalle imprese che operano in zona, è ormai completato un grande scalo merci, il cosiddetto molo polisettoriale, che offre:

- un fronte di accosto di 1.800 metri;
- un'area operativa di circa 90 ettari con possibilità di ulteriore espansione;
- fondali a piede di banchina di 16 metri;
- collegamenti ferroviari e stradali in via di completamento.

Si tratta di un'opera grandiosa, costruita da tempo, che è necessario attivare, per le ricadute economiche ed occupazionali che può dare all'area tarantina e meridionale.

Il Parlamento europeo, in considerazione delle particolari potenzialità del suo utilizzo, nella «Risoluzione sullo sviluppo dei traffici marittimi e della portualità nei mari Adriatico ed Ionio (A 3-0067/93)», ha considerato «indispensabile il completamento delle opere portuali di Taranto», e la realizzazione di un Centro intermodale funzionale ai porti di Brindisi e Taranto.

Lo strumento più idoneo per attirare traffici ed attività di trattamento merci, si ritiene possa essere una zona franca produttiva.

L'area, che con gli ampi spazi disponibili ben si presta a tale utilizzo, potrebbe interessare imprese già presenti sul terri-

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

torio, operanti soprattutto nell'*off-shore*, ed altre imprese italiane ed estere attratte a Taranto dagli ampi spazi operativi in regime di porto franco, non reperibili altrove, dalle possibilità di collegamenti con

altre imprese industriali presenti sul territorio e nello stesso porto, dalla grande disponibilità di manodopera qualificata, tecnici e tecnologie, creatasi con la crisi siderurgica.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. Ai sensi dei regolamenti CEE n. 2504/88 del Consiglio, del 25 luglio 1988, n. 2562/90 della Commissione, del 30 luglio 1990, n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, e n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, e successive modificazioni, è istituita la zona franca produttiva del porto di Taranto, di seguito denominata zona franca, al fine di sviluppare l'occupazione, le attività portuali e manifatturiere, l'interscambio economico con paesi esteri ed in particolare con quelli che si affacciano nel Mediterraneo.

Art. 2.

1. La zona franca di cui all'articolo 1, funzionalmente collegata al costruendo Centro intermodale, auspicato dalla risoluzione A 3-0067/93 del Parlamento europeo del 12 marzo 1993, si colloca entro la cinta doganale comprendente l'area che si estende tra Punta Rondinella-Molo Ovest parte del Molo polisettoriale, e le altre aree retroportuali esterne.

2. Alla delimitazione della zona franca, per una estensione non inferiore a 100 ettari, si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti l'autorità portuale e il comune di Taranto.

Art. 3.

1. Le opere necessarie per la sistemazione, il completamento e l'utilizzazione dell'area di cui all'articolo 2 sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge.

Art. 4.

1. L'area costituita in zona franca è considerata ai sensi della legislazione doganale vigente, fuori della cinta doganale. Alle imprese insediate nella zona franca sono altresì riconosciuti i benefici e le agevolazioni fiscali e previdenziali previsti dalle vigenti disposizioni di legge, nonchè:

a) l'esenzione totale da contributi e dazi doganali;

b) l'esenzione dall'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), dall'imposta sul reddito delle persone giuridiche (IRPEG) e dall'imposta locale sui redditi (ILOR), per quella parte di utili di esercizio che siano reimpiegati in investimenti nella zona franca.

2. Nella zona franca, salvo le limitazioni e le eccezioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, si possono compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale tutte le operazioni inerenti allo sbarco, imbarco e trasbordo di materiali e merci, al loro deposito ed alla loro contrattazione, manipolazione e trasformazione.

3. Ai redditi imponibili delle imprese operanti esclusivamente in zona franca, delle quali non esistano sul territorio italiano nè filiali, nè strutture produttive, nè stabili organizzazioni commerciali è applicata una imposta forfettaria pari al 10 per cento complessivo.

4. Per le merci immesse definitivamente nel territorio comunitario è consentito il differimento, fino a 180 giorni dalla data di immissione, del pagamento dei diritti doganali, dell'imposta sul valore aggiunto e delle imposte dirette.

Art. 5.

1. Il Ministro delle finanze, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, emana il regolamento di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 4.

Art. 6.

1. La realizzazione, le opere, l'amministrazione e la gestione della zona franca sono di competenza dell'Autorità portuale.

2. L'Autorità portuale, nel rilascio delle concessioni alle imprese di cui all'articolo 4, valuta i seguenti elementi:

- a) ricaduta occupazionale;
- b) impatto ambientale;
- c) contenuto tecnologico;
- d) validità economica.

3. La perdita dei requisiti di cui al comma 2 del presente articolo comporta la revoca delle concessioni.