

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3599

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore FILIPPELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 SETTEMBRE 2005

—————

Istituzione di una zona franca industriale
nell’area portuale di Crotone

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La concessione di franchigie doganali ai porti è un istituto antico, risalente al XVI secolo; in Italia già nel 1547 era porto franco la città di Livorno e via via tale regime fu esteso alle principali città marinare: Ancona, Venezia, Trieste, Genova, Civitavecchia e Messina. Una diffusione anche più ampia ebbe nel resto d'Europa, in particolare nei porti del nord, come pure era porto franco la città di Marsiglia. Non solo con tale istituto si consentì lo sviluppo dei traffici dell'intera Europa, ma la particolare condizione della franchigia, a quei tempi estesa non solo all'area portuale, ma a tutta la città, fu anche espressione di autonomia e di orgoglio delle comunità in essa ricadenti.

Con la nascita degli Stati nazionali e, nel dopoguerra, delle istituzioni comunitarie, la regolamentazione di tale regime agevolativo ha subito profonde mutazioni: gli ambiti applicativi si sono ristretti dall'intera città portuale ad alcune zone ben delimitate ed è stato impedito il consumo o l'utilizzo delle merci in franchigia da parte dei residenti nella zona franca, in funzione di una opportuna parità di trattamento con i cittadini del resto della Nazione. Inoltre, a partire dalla metà degli anni Sessanta, con l'avvento delle istituzioni europee, il regime di franchigia è stato assoggettato ad una normativa sovranazionale la cui evoluzione può esemplificarsi in due principi:

a) uniformità di regolamentazione con conseguente espropriazione degli Stati nazionali di gran parte delle competenze in materia;

b) impermeabilità tra zona franca e territorio circostante, allo scopo di impedire il già rilevante peso delle frodi comunitarie.

Il timore delle istituzioni comunitarie è esemplificabile in queste cifre: nel solo settore del transito doganale, le frodi del periodo 1990-1996 sono state pari a 1,27 miliardi di ECU. È evidente pertanto che un progetto istitutivo di un regime di porto franco deve muoversi in ambito obbligato e ristretto, dove non possono considerarsi accoglibili le proposte di coloro che intendono utilizzare il modello del porto franco allo scopo di costituire o rilanciare poli industriali facendo leva sul minor costo delle materie prime dovuto al regime di sospensione doganale; in breve, ci si troverebbe di fronte ad un procedimento comunitario per frode o per violazione del regime di concorrenza.

Le restrizioni comunitarie, cui si aggiungono i consueti timori fiscali da sempre espressi dai nostri Ministri dell'economia e delle finanze, hanno di fatto reso inoperanti quasi tutte le zone franche istituite nel nostro Paese; tra Napoli, Genova, Venezia, Brindisi, Trieste e Messina (quest'ultima istituita con legge 15 marzo 1951, n. 191), sono effettivamente funzionanti solo Venezia e Trieste.

Deve darsi atto al Governo *pro tempore* di aver superato tale *impasse* rilanciando la zona franca come strumento di possibile sviluppo delle zone economicamente più depresse: con il decreto legislativo 10 marzo 1998, n. 75, la regione Sardegna ha avuto la possibilità di rendere operante l'articolo 12 del proprio statuto, di cui alla legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, relativo alla istituzione di porti franchi sul proprio territorio, in ben sei aree.

In qualità di eletto nella regione Calabria è mio preciso dovere cogliere questa occasione e tentare di individuare tutti gli strumenti che consentano l'avvio dello sviluppo di tale regione (oggi afflitta da un tasso di disoccupa-

zione di oltre il 20 per cento), gravando il meno possibile sulle casse dello Stato.

La migliore dottrina del settore ci informa che se al regime di zona franca si aggiunge una politica di rilancio accompagnata da un *mix* di vantaggi fiscali (minor imposizione diretta sul reddito prodotto, detassazione di investimenti effettuati), di finanziamenti agevolati di fonte regionale e di oculata gestione, è possibile avviare un circolo virtuoso «reddito - profitto - occupazione - consumi» in grado di superare l'economia del sottosviluppo e di spezzare qualsiasi vincolo, politico e criminale, ma anche intellettuale, ad essa legato. In questo ambito la zona franca industriale può costituire per Crotona, strategicamente posizionato all'incrocio dei traffici tra oriente ed occidente, una storica occasione di riagganciarsi all'Europa, ed anche per rivitalizzare il suo polo industriale che è oggi in profonda crisi.

Con l'articolo 1 della presente proposta di legge si istituisce la zona franca industriale di Crotona. È indicata per intero la normativa comunitaria di riferimento. La proposta di delimitazione spetta alla regione Calabria. Il comma 3 provvede a classificare il porto, nella categoria delle installazioni di «rilevanza economica internazionale»; contestualmente è prevista la verifica, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dell'opportunità di istituirvi un'Autorità portuale entro un biennio dall'entrata in vigore della legge.

Nell'articolo 2 sono dettate norme per la costituzione della società di gestione dell'area della zona franca. La normativa comuni-

taria sul punto lascia ampia libertà alle norme sussidiarie dei singoli Stati membri. Si è optato per la costituzione di una società inizialmente formata da azionisti pubblici (comune, regione, ente portuale, Ministero dell'economia e delle finanze), ma si è prevista come possibile anche una successiva privatizzazione.

Il comma 2 detta i compiti della società: particolare significato hanno le previsioni della lettera *c*), relativa all'ammissione di lavorazioni industriali, rispetto alle quali spetta alla società la verifica non solo della compatibilità con la normativa comunitaria, ma anche una funzione di selezione in base ai criteri dettati dal comma 3 (impatto occupazionale, modernità delle tecnologie, tutela ambientale); grande importanza ha inoltre quanto previsto dalla lettera *g*), sulla funzione di controllo e di uniformazione alle procedure di controllo comunitarie.

L'articolo 3 raccoglie tutte le disposizioni agevolative per le imprese autorizzate ad operare nella zona franca; oltre al richiamo alla legislazione vigente, i cui benefici devono considerarsi aggiuntivi rispetto alle disposizioni dell'articolo, sono previsti: il differimento (centottanta giorni) del pagamento dei diritti doganali, un'imposta forfettaria sul reddito pari al 12 per cento e la completa detassazione degli utili reinvestiti nella zona franca per un periodo di venti anni.

L'articolo 4 infine quantifica in 20 milioni di euro per il 2006 l'onere a carico dello Stato derivante dall'attuazione della legge. La regione Calabria concorrerà con fondi propri.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione)

1. Ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, e n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, e successive modificazioni, è autorizzata la istituzione di una zona franca industriale nell'area portuale ed in talune zone ad essa limitrofe del comune di Crotona.

2. Alla delimitazione della zona franca di cui al comma 1 si provvede su proposta della regione Calabria, sentito il comune di Crotona, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e delle attività produttive da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. La delimitazione costituisce il titolo per la modifica al piano regolatore generale del comune di Crotona. La medesima procedura è adottata per le eventuali modifiche ad essa.

3. Ai sensi del comma 1 dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'area portuale di Crotona è classificata «categoria II, classe I». Ai sensi del comma 8 dell'articolo 6 della medesima legge n. 84 del 1994, decorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti verifica l'opportunità di istituirvi un'Autorità portuale.

Art. 2.

(Società di gestione)

1. La regione Calabria, il comune di Crotona, l'ente di gestione del porto ed il Ministero dell'economia e delle finanze costituiscono in quote paritarie una società per azioni cui sono demandati i compiti di indirizzo, di governo e di controllo della zona franca di cui all'articolo 1. Decorsi cinque anni dalla costituzione della società, è consentita la modifica della composizione delle quote e l'ingresso dei privati nel capitale sociale.

2. Spettano alla società di cui al comma 1 le seguenti funzioni:

a) la decisione autorizzatoria sulle richieste di insediamento e di realizzazioni di immobili nella zona franca da parte di imprese e società;

b) l'assistenza tecnica, amministrativa, organizzativa e finanziaria alle imprese o società autorizzate;

c) la verifica della compatibilità delle lavorazioni industriali ammesse con le disposizioni comunitarie e nazionali vigenti in materia;

d) la costituzione di società miste o la partecipazione a consorzi di imprese aventi il fine di incrementare lo sviluppo della zona franca;

e) la stipula di convenzioni con imprese o enti pubblici per prestazioni di servizi finalizzati;

f) l'elaborazione dei dati sulla funzionalità e l'individuazione dei problemi ostativi allo sviluppo della zona franca;

g) la funzione di controllo, congiuntamente con il personale dell'Amministrazione finanziaria, ivi compresa l'applicazione dei programmi europei di informatizzazione e di uniformazione delle dogane, nonché la verifica dell'applicazione delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia.

3. Costituiscono criteri preferenziali per gli insediamenti industriali di cui alla lettera c) del comma 2 l'impatto occupazionale, il valore economico, la modernità delle tecnologie e la tutela ambientale.

Art. 3.

(Disposizioni agevolative per le imprese)

1. Le imprese comunitarie operanti nella zona franca di cui all'articolo 1 accedono ai benefici ed alle agevolazioni previsti dalla legislazione nazionale per le aziende esportatrici, nonché ai benefici e alle agevolazioni fiscali e previdenziali previsti dalla legislazione nazionale e comunitaria in materia di sviluppo del Mezzogiorno e di incentivazione all'imprenditoria giovanile e femminile.

2. Per le merci immesse definitivamente nell'ambito doganale comunitario è consentito il differimento fino a centottanta giorni del pagamento dei diritti doganali, dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e delle imposte dirette.

3. Per le imprese e le società operanti esclusivamente nella zona franca è applicata un'imposta forfettaria sul reddito pari al 12 per cento complessivo.

4. Gli utili di esercizio reinvestiti dalle imprese nella zona franca godono dell'esenzione totale dalle imposte sui redditi, nazionali o locali, per un periodo di venti anni.

Art. 4.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante utilizzazione di fondi propri della regione Calabria, nonché mediante trasferimenti da parte dello Stato, valutati in euro 20 milioni per l'anno 2006, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto,

ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

