



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori D’ANGELO, TRENTACOSTE, Giuseppe PISANI, VANIN, L’ABBATE, PRESUTTO, CAMPAGNA e DONNO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° SETTEMBRE 2021 (*)

Disposizioni in materia di istituzione della Zona economica speciale interregionale denominata « Zona economica speciale dello Stretto »

(*) Testo non rivisto dalla presentatrice

ONOREVOLI SENATORI. – Il presente disegno di legge nasce dall'esigenza di approfondire la riflessione e, quindi, l'azione del legislatore per lo sviluppo del Mezzogiorno ed in particolare la zona peculiare dello Stretto, area interregionale che comprende parte della Regione siciliana e parte della Calabria.

Una rinnovata centralità del Mediterraneo nel periodo successivo all'emergenza da COVID-19, infatti, potrebbe stimolare un grande impulso a ritrovare, sistematizzare e rilanciare proprio le *policy* orientate allo sviluppo delle aree marittime e portuali comprese in tale contesto geografico.

L'economia del mare, infatti, la cosiddetta *blue economy*, costituisce una parte importante dell'economia italiana.

Secondo l'VIII rapporto sull'economia del mare di Unioncamere, le imprese dell'economia del mare sfiorano nel 2018 le 200.000 unità, rappresentando il 3,3 per cento del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del 9,5 per cento). Il valore aggiunto prodotto dalla *blue economy* è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3 per cento del totale economia (nel 2014 era il 2,9 per cento) e l'occupazione è di 885,2 mila unità nell'intero comparto, che incidono per il 3,5 per cento sul totale dell'occupazione del Paese.

Molti sono gli economisti che hanno evidenziato come il « mare » rappresenti una risorsa rilevante per lo sviluppo del Mezzogiorno.

In particolare, per la Regione siciliana, la caratteristica di insularità ed il suo posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della

media italiana e del Mezzogiorno. Tuttavia, alla nominale ampiezza dell'offerta di infrastrutture portuali non è corrisposto un adeguato livello delle infrastrutture medesime in termini di caratteristiche fisiche e di servizi.

Fondamentale nel sistema dei porti è il ruolo di quello di Messina da cui transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'*export* che per l'*import* nella regione.

L'economia siciliana, tuttavia, come risulta da uno studio pubblicato da Unioncamere nel 2018, accusa un serio problema di crescita. Nonostante la ripresa economica generale successiva al 2015, nel periodo 2016-2018 l'economia regionale ha risentito di numerose problematiche, quali la modesta capacità delle imprese siciliane di penetrare i mercati internazionali, rimanendo prevalentemente dipendenti da una domanda interna gravemente compromessa dalla recessione economica.

La piccola e micro impresa sperimenta problemi di sopravvivenza specifici, come mostra la perdurante crisi dell'artigianato, ma anche la difficoltà dell'imprenditorialità giovanile a radicarsi nel tessuto produttivo regionale.

Mercati interni provati dalla crisi, scarsa capacità di proiettarsi su quelli esteri, difficoltà di accesso al credito, carico fiscale molto oneroso, problemi in fase di successione d'impresa, ritardi tecnologici rispetto alla concorrenza di aziende di più grandi dimensioni sono le ragioni principali della persistente difficoltà di sviluppo della piccola impresa in Sicilia.

Come in molte realtà del Sud, la regione siciliana soffre di un marcato dualismo fra un'area ristretta di grandi imprese fortemente *export oriented* e a medio/alto contenuto innovativo (nell'elettronica, nella chimica e nella farmaceutica) ed un ampio tessuto di PMI tagliate fuori dai mercati globali ed operanti in settori tradizionali, in cui l'investimento in ricerca e sviluppo è marginale.

Parimenti la regione Calabria presenta un divario significativo con il resto d'Italia dal punto di vista economico e tale situazione è senza dubbio connessa alla debolezza del suo sistema produttivo. La base produttiva regionale infatti, oltre ad essere contenuta ed incompleta, evidenzia significativi limiti strutturali.

Prevalgono diffusamente le microimprese con assetti gestionali ed organizzativi elementari, incapaci di sostenere processi di crescita aziendale e di sopperire alle disconomie dimensionali attraverso l'attivazione di forme di cooperazione interaziendale.

In entrambe le regioni è da evidenziare il ruolo significativo svolto dalla cosiddetta economia del mare, che fornisce un apporto significativo all'economia complessiva.

In questo scenario si sottolinea quanto la posizione dell'area dello Stretto, cerniera tra la Sicilia e la parte continentale dell'Italia, sia fortemente strategica in quanto costituisce un collegamento fondamentale nel cosiddetto « corridoio SCANMED », che congiunge i grandi centri urbani dalla Scandinavia al Mediterraneo attraversando la Germania e l'Italia.

Un asse fondamentale per l'economia europea, che attraversa quasi tutto il continente da Nord a Sud, sia per l'entità della popolazione, sia per la strategicità del collegamento tra l'Europa continentale ed il Nord Africa che affaccia sul Mediterraneo.

Il sistema dei porti appartenenti a questa area, che al momento attuale assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della

Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come *porto Core*, a forte discapito dei territori di riferimento.

Nonostante l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto nel 2018 abbia costituito l'avvio del percorso di attivazione di un'agenzia unica per la mobilità nell'Area integrata dello Stretto – iniziato dalla regione Calabria e dalla Regione siciliana con la costituzione della conferenza interregionale permanente dell'area dello Stretto – è necessario proseguire e accelerare un'azione generale per il riposizionamento del sistema portuale dello stretto all'interno dello scenario complessivo regionale e nazionale.

L'istituzione di una ZES interregionale potrebbe rispondere proprio a tale esigenza, rappresentando uno strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo in pari tempo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati.

Come è noto, infatti, le ZES sono aree geografiche circoscritte nell'ambito delle quali l'autorità governativa applica una legislazione economica differente rispetto a quella applicata nel resto del Paese, offrendo incentivi a beneficio delle aziende, attraverso strumenti di agevolazioni fiscali e finanziarie e semplificazioni amministrative.

Per quanto attiene alla ZES Calabria attualmente sono inserite nella perimetrazione aree demaniali marittime di competenza dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto appartenenti:

- al porto di Reggio Calabria per una superficie di circa 10 ettari;
- al porto di Villa San Giovanni per una superficie di circa 0,4 ettari.

Per quanto attiene alla ZES Sicilia Orientale, relativamente alla provincia di Messina e per aree gravitanti sui porti di Messina e di Milazzo, sono inserite nella perimetrazione

aree, anche non demaniali marittime, per una superficie complessiva di circa 567 ettari.

L'attuale sistema di *governance* delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'Autorità di sistema portuale dello Stretto dalla gestione diretta.

Questa situazione non facilita l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali sia nella fase del *marketing* territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese.

Il presente disegno di legge è finalizzato proprio a superare tali limiti, estendendo la *policy* delle Zone economiche speciali (ZES) all'intera area dello Stretto, nella quale si intendono valorizzare gli insediamenti imprenditoriali, gli incentivi e progetti di investimento capaci di rendere trainanti settori di punta dell'economia italiana e meridionale legati proprio all'economia del mare.

Esso si inserisce nell'alveo del quadro normativo delineato con il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, « Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno », cosiddetto « decreto Mezzogiorno », convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

In particolare l'articolo 1 – mediante il richiamo all'articolo 4 del cosiddetto « decreto Mezzogiorno » – istituisce una Zona economica speciale (ZES) interregionale, denominata « Zona economica speciale dello Stretto » al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo

sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

Nel successivo articolo 2 si specifica più precisamente la Zona economica speciale interregionale di cui all'articolo 1, comprensiva delle aree dei porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, rientranti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto istituita ai sensi dell'articolo 22-bis, commi 1 e 2, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, connessione quanto mai opportuna in considerazione della ragion d'essere dell'Autorità di sistema portuale e delle competenze e funzioni ad essa riconosciute nell'interesse del territorio di riferimento.

L'articolo 3, con il richiamo all'articolo 5 del cosiddetto « decreto Mezzogiorno », specifica quindi l'applicazione del pacchetto variegato di incentivi, agevolazioni e semplificazioni amministrative per le nuove imprese o quelle esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES di nuova istituzione.

Completano infine il quadro normativo le disposizioni finanziarie di cui all'articolo 4, prevedendo una spesa pari a 10 milioni di euro per l'anno 2021 e a 20 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, a cui provvedersi mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione della Zona economica speciale dello Stretto)

1. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano, nell'area di riferimento di cui all'articolo 2 della presente legge, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge 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 dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una Zona economica speciale (ZES) interregionale, denominata « Zona economica speciale dello Stretto ».

2. Gli oneri per l'istituzione e per la gestione della Zona economica speciale interregionale di cui al comma 1 sono posti a carico del bilancio dello Stato.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, mediante accordo tra il Governo e le giunte regionali territorialmente interessate, sono definite le modalità per la compensazione delle eventuali minori entrate di competenza regionale e di competenza degli enti locali, derivanti dall'applicazione delle agevolazioni di cui all'articolo 3.

Art. 2.

(Ambito territoriale di applicazione)

1. La Zona economica speciale interregionale di cui all'articolo 1 comprende le aree dei porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, rientranti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di cui al numero 15-*bis*) dell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Art. 3.

(Agevolazioni previste)

1. Le nuove imprese e quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zona economica speciale interregionale di cui all'articolo 1 possono usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

2. I soggetti di cui al comma 1 possono altresì usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui all'articolo 1, commi 174, 175 e 176, della medesima legge n. 178 del 2020.

Art. 4.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2021 e a 20 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, 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.

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

Art. 5.

(Disposizioni finali)

1. Ai fini della verifica del profilo di compatibilità con la disciplina europea in materia di concorrenza, l'entrata in vigore delle disposizioni di cui alla presente legge è subordinata al rilascio dell'autorizzazione da parte della Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

€ 1,00