

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3422

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MILIOTO, CRAXI

Istituzione di una zona franca in parte del territorio
della piana di Aragona

Presentata il 26 novembre 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le nuove scelte che la situazione del Mezzogiorno impone non possono che essere riferite ad interventi su obiettivi di sviluppo territoriale e con un uso mirato di ogni risorsa attivabile.

Lo sviluppo, sia pure parziale, del Mezzogiorno non è tutto omogeneo e vi sono aree e territori ulteriormente sottosviluppati. È comune consapevolezza che senza interventi pubblici, soprattutto finalizzati all'occupazione, tali territori sono destinati ad impoverirsi sempre più, sia sotto l'aspetto economico sia sotto il profilo sociale, mentre restano inutilizzate due risorse fondamentali che continuano ad essere presenti in queste aree: la disponibilità reale del territorio e la forza lavoro.

Tra queste zone, che potremmo definire le più svantaggiate del sud e tuttavia di utilità anche strategica per lo sviluppo

dell'intero Paese, una ci sembra fondamentale ed emblematica: l'area della piana di Aragona.

Risulta acquisita la consapevolezza, supportata da studi adeguati, che si debba, in Sicilia, area debole del Mezzogiorno, avviare un processo di pianificazione dello sviluppo per aree subregionali e omogenee per caratteristiche morfologiche, infrastrutturali e insediative.

Tra di esse è chiaramente individuata l'area della piana di Aragona, come area socio-economica idonea a costituire un riferimento valido per il governo delle trasformazioni territoriali e dei fenomeni economici e sociali.

L'area della piana di Aragona è, tra l'altro, una delle poche pianeggianti, di costa, con discrete infrastrutture, con un porto dalle potenzialità enormi, con un *hinterland* non demograficamente polve-

rizzato, ma anzi vitale, sia pure con tendenza al decremento per la mancata attuazione dei programmi industriali e portuali.

Altro elemento da tenere in considerazione è che questa area geografica si può inserire in un nuovo « sistema di relazione » fra l'Europa e i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, assecondando così il processo in atto di integrazione commerciale e industriale tra l'Europa stessa e i Paesi terzi.

L'area è effettivamente baricentrale rispetto alla intermodalità dei trasporti di interesse europeo anche nella prospettiva (rispetto alla quale si discute dell'oggettivo interesse per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, la riqualificazione dell'intera rete ferroviaria e stradale del Mezzogiorno) della realizzazione di una nuova dorsale di traffico alternativa all'attuale sistema di circumnavigazione dell'Europa.

L'area territoriale attorno alla piana di Aragona farà, così, un salto netto di collocazione strategica, acquisterà ruolo e dimensione non più legati alla marginalità in cui ora si trova, crescerà sicuramente intorno ad un interesse notevole che va a svilupparsi intorno al porto.

Gli esempi di porti che hanno funzioni di punto franco ci offrono l'idea dei mutamenti che avvengono per gli effetti che la zona liberalizzata produce.

Valgono tutti gli esempi, nel mondo, di aree geografiche il cui sviluppo è strettamente legato al regime di « zona franca »: noi affermiamo che nel caso proposto altre condizioni aggiuntive favoriscono tale ipotesi.

L'altro aspetto fondamentale è quello di individuare in un progetto obiettivo una serie di interventi e di incentivi in grado di creare occupazione stabile e una crescita autopropulsiva dell'area.

Dallo studio delle zone franche esistenti può ricavarsi come dato di superficie minima, per una corretta e produttiva gestione della stessa, almeno una misura di 50 ettari.

L'occupazione media stimata può valutarsi in almeno 150 addetti per ettaro,

tenuto conto che nelle zone franche degli Stati Uniti si è rilevata un'occupazione di 115 addetti per ettaro ed in Messico di circa 350 addetti per ettaro (valori estremi).

L'obiettivo della presente proposta di legge è quello della istituzione di una zona franca nell'area della piana di Aragona in adiacenza e con il supporto di una struttura portuale esistente; il rischio è che, in assenza di una idea forte, possano prevalere scelte di utilizzo minimale della struttura senza ritorni né occupazionali né economici.

Poiché nella proposta formulata indubbiamente il porto di Porto Empedocle rappresenta, rispetto all'area franca, un aspetto di rilevante importanza, è inutile indicarne le caratteristiche salienti ed il ruolo che può svolgere.

Una vasta zona territoriale viene offerta, in tanti lotti attrezzati, alla utilizzazione di operatori stranieri che in essa possono attuare operazioni di pre-lavorazione dei prodotti di confezionamento di apparati di « seconde » lavorazioni industriali. Tutto in un contesto strutturale servito ed attrezzato con un essenziale « riferimento centrale » rappresentato dal porto, con scambi su strada e su ferro oltre che servito da sistemi di trasporto connessi con il resto del mondo.

Il porto si presta ad operazioni intermodali con il Medio Oriente, il Nord Africa ed il Centro Europa.

Nella zona dell'avanporto è possibile realizzare banchine ed attracchi anche di fondali più profondi.

Lo scambio merci tra i Paesi comunitari del Centro Europa e le aree dei Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa oggi avviene dai porti del nord e poi per mare, via Gibilterra ai porti mediterranei del Mar Rosso e del Mar Nero; giorni di navigazione 9-10 in media.

Si propone in alternativa un lungo ponte terrestre attraverso l'Europa e la penisola italiana che dal nord Europa, attraverso treni bloccati che in 26-30 ore possono trasportare a Porto Empedocle sulla banchina portuale oltre 500 tonnellate di merce.

Dal porto siciliano la merce, entro due giorni, può essere consegnata al porto di destinazione del Mar Nero alla Spagna con adeguati servizi di rapidi piccoli traghetti (*transshipment*).

Un risparmio di almeno quattro giorni di navigazione rispetto ai tempi attuali.

Nel nodo a terra di Porto Empedocle, si possono combinare altri nodi di trasporto (ferroviario, su gomma, con traghetti) che offrono condizioni di celerità.

Scontata è quindi l'economia sulle tonnellate trasportate.

L'interscambio di merci che oggi circumnaviga l'Europa occidentale è di oltre 5 milioni di tonnellate all'anno; vale la pena pensare che la metà di tale volume scelga una via di terra più rapida e raggiunga un sistema distributivo più efficace, non solo ma soprattutto suscettibile di favorire, in un attrezzato porto franco, operazioni di prelavazione e di trasformazione.

Sui costi dei trasporti e sulla comparazione tra il sistema attuale e quello realizzabile con un'operazione attuata attraverso un « *land bridge* », che dal sud Italia attraversa l'Europa, è stato fatto un confronto che nettamente è a favore — a parte il minor tempo di consegna — all'ipotesi prospettata.

Ovviamente presupposto fondamentale è l'organizzazione di un trasporto intermodale in cui tutto si coordina puntualmente tra ferrovie-terminali-compagnie-autotrasporto locale.

Una tale considerazione evidenzia — tra l'altro — l'interesse della proposta a livello comunitario: una tale struttura migliora e potenzia ogni scambio merci dall'Europa al settore medio-orientale, nord-africano e dei Paesi arabi.

L'analisi socio-economica della zona, la sua conformazione morfologica, la sua centralità geografica rispetto all'area del Mediterraneo ed alla stessa ipotesi di area integrata dello Stretto di Messina, che dovrebbe avere al centro la realizzazione dell'attraversamento stabile, la disponibilità di aree libere ed attrezzate in quantità superiore agli *standard* previsti, spingono verso una ipotesi concreta di zona

franca, con garanzia di una occupazione stabile.

In definitiva tra le aspettative si ricordano:

la posizione geografica del porto nella più ampia area mediterranea;

il ruolo delle propaggini geografiche nell'area mediterranea;

le tensioni e le aspettative della fascia dei Paesi africani e medio orientali sul Mediterraneo e la logica di un punto d'arrivo per l'avvio delle direttrici sul continente europeo (un *land bridge* fino ad Amburgo o a Liverpool).

Per ulteriori riferimenti si è tenuto conto:

del progetto mirato nell'area dello Stretto di Messina;

del progetto di attraversamento stabile dello Stretto e degli effetti sull'*interland*;

della situazione socio-economica dell'area.

La proposta di legge mira:

all'istituzione di un'area di zona franca legata al porto e progettata come nucleo di insediamenti (commerciali e industriali) offerti ai Paesi stranieri per operazioni commerciali, denominata « zona franca della piana di Aragona »;

all'istituzione di un consorzio tra enti pubblici e privati per un « soggetto istituzionale » che provveda agli incentivi di funzionamento, al regime doganale, allo sviluppo delle strutture intorno ad esso;

alla definizione dei limiti territoriali della zona franca, del funzionamento degli uffici doganali, dei tipi e dei contingenti delle merci introducibili.

Altri riferimenti possono essere indicati:

nel potenziale bacino di utenza costituito dai Paesi affacciati sul Mediterraneo: Albania, Bulgaria, Grecia, Romania, i

Paesi dell'ex URSS, Jugoslavia, Francia, Gibilterra, Malta, Portogallo, Spagna, Egitto, Libia, Marocco, Tunisia, Cipro, Israele, Siria, Turchia;

nei Paesi del Mar Rosso e della Penisola Arabica che scambiano con l'Europa attraverso il Mediterraneo: Iran, Iraq, Bahrein, Kuwait, Arabia Saudita, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Oman, Yemen, Yemen Repubblica democratica popolare, Giordania, Sudan, Etiopia, Gibuti e Somalia.

Riassumendo, quindi, la presente proposta di legge con l'articolo 1 delimita il territorio della zona franca; con l'articolo

2 costituisce il consorzio denominato «zona franca della piana di Aragona», ne stabilisce i criteri di adesione, i compiti ed i limiti; con l'articolo 3 sono stabiliti i criteri di stanziamento dei contributi, indicati i soggetti a cui contributi vanno devoluti e le relative concessioni in deroga alle leggi nazionali e regionali; con l'articolo 4 viene definita, rispetto alla zona franca, l'applicabilità delle disposizioni concernenti la repressione del contrabbando, nonché tutte le altre disposizioni legislative urgenti in materia doganale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La zona territoriale della costa sud occidentale della regione Sicilia comprendente il porto e l'area industriale di Porto Empedocle e gli eventuali spazi ottenuti con i riempimenti a mare, le aree industriali del comune di Agrigento estese sulla piana di Aragona, i territori dei comuni di Favara, Grotte, Racalmuto e Canicattì sono da considerare fuori dalla linea doganale e sono costituiti in zona franca.

2. Restano in vigore, nel territorio della zona franca di cui al comma 1, le disposizioni di legge e di regolamento che vietano, limitano o altrimenti disciplinano la importazione, la esportazione e il transito di determinate merci dannose alla collettività.

ART. 2.

1. È costituito un consorzio tra enti pubblici e privati ai sensi del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, denominato « zona franca della piana di Aragona ».

2. Il consorzio è costituito dalla regione Sicilia, dall'amministrazione provinciale di Agrigento, dall'amministrazione comunale di Agrigento, dai comuni di Porto Empedocle, Favara, Grotte, Racalmuto e Canicattì.

3. Al consorzio possono aderire enti economici e privati rappresentativi delle categorie sociali interessate alla iniziativa tra i quali, in particolare, le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, le associazioni degli industriali, gli istituti di credito e le associazioni delle categorie di operatori marittimi.

4. Il consorzio ha, in particolare, il compito di provvedere al piano triennale della zona franca, alla formulazione di un progetto economico sul rapporto tra costi e benefici nonché alla redazione e alla gestione dei relativi piani annuali di attuazione.

5. Ogni anno sono fissati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e finanze, di concerto con i Ministri delle attività produttive e degli affari esteri, in base alle indicazioni fornite dal consorzio, i contingenti relativi ai generi alimentari di prima necessità, nonché alle materie prime destinate ad essere lavorate nella zona franca e le agevolazioni necessarie allo sviluppo della zona stessa.

6. Con il decreto di cui al comma 5 sono altresì stabilite le eventuali agevolazioni a favore della popolazione residente nelle zone limitrofe alla zona franca.

ART. 3.

1. Il consorzio di cui all'articolo 2 stanZIA contributi a fondo perduto pari al 75 per cento destinati all'ampliamento e alla istituzione di aziende industriali, agricole, di servizi e turistiche situate nel territorio della zona franca.

2. Alle aziende di cui al comma 1 è concesso:

a) di essere considerate in territorio doganale, a condizione che le stesse aziende si prestino e si sottopongano a vigilanza permanente;

b) di corrispondere, sui prodotti fabbricati nella zona franca e destinati al territorio doganale, i soli diritti di confine propri delle materie prime estere impiegate nella loro fabbricazione;

c) di introdurre temporaneamente nella zona franca materie prime nazionali e nazionalizzate per essere ivi lavorate, ai fini della reintroduzione nel territorio doganale dei prodotti con esse ottenuti.

3. Le concessioni dei benefici di cui al comma 2 sono rilasciate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze il quale, nei casi in cui alle lettere *b)* e *c)* del medesimo comma 2, stabilisce, di concerto con il Ministro degli affari esteri, le condizioni alle quali le concessioni dei benefici devono essere subordinate.

4. Le merci estere, ammesse all'importazione temporanea nel territorio doganale per essere lavorate, fruiscono di tale beneficio anche se introdotte nella zona franca ai fini dell'esonero, quando sono riesportate, dai tributi che nella stessa zona rimangono in vigore.

5. Sono altresì applicabili ai traffici della zona franca tutte le concessioni di temporanea importazione ed esportazione previste dalle disposizioni vigenti come speciali agevolazioni per il traffico internazionale. Le restituzioni e gli abbuoni di imposta concessi sui prodotti nazionali che si esportano all'estero sono applicabili ai prodotti della zona franca, limitatamente ai tributi ivi riscossi, anche quando i prodotti stessi sono ammessi in consumo nella zona franca, nei limiti dei contingenti annui prestabiliti.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze determina, con proprio decreto, in quali località della zona franca e per quali merci estere non sono permessi depositi che eccedano i limiti di quantità da stabilire in rapporto ai bisogni delle popolazioni, designa i varchi per i quali è permesso il passaggio delle merci, le vie che alle merci stesse devono essere fatte percorrere per accedervi e delimita la zona esterna di vigilanza che, ai sensi delle leggi vigenti in materia doganale, deve essere istituita lungo la nuova linea doganale.

7. Alle spese necessarie per la sistemazione della linea doganale e per l'impianto e il funzionamento degli uffici doganali e della vigilanza si provvede con appositi stanziamenti da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Le opere a tale fine occorrenti sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge.

8. In attesa che il regime di zona franca sia attuato è concessa l'immissione in consumo nel territorio di cui all'articolo 1, in esenzione dal dazio, dal diritto di licenza, dalle imposte di fabbricazione ed erariali di consumo e dalle corrispondenti sovrainposte di confine, dei prodotti e delle materie prime per l'industria, nei limiti del 50 per cento dei contingenti

annui previsti nel primo piano annuale del consorzio di cui all'articolo 2.

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

ART. 4.

1. Sono applicabili nella zona franca le disposizioni concernenti la repressione del contrabbando, nonché tutte le altre disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti in materia doganale e compatibili con le disposizioni della presente legge.

2. In relazione al regime di zona franca, costituiscono violazioni punibili con le stesse pene previste dalla legislazione vigente in materia doganale per il contrabbando:

a) l'immissione di merci nei magazzini della zona franca riservati al deposito delle merci nazionali;

b) il deposito di merci estere nella zona franca in località ed in quantità non permesse.

3. Gli agenti all'amministrazione finanziaria hanno facoltà di accedere a stabilimenti, magazzini ed esercizi di qualsiasi specie situati nella zona franca e di ispezionare i relativi libri, i registri e gli altri documenti commerciali.

4. Alle spese necessarie per la sistemazione della linea doganale, per l'impianto e il funzionamento degli uffici doganali nonché per la vigilanza si provvede mediante istituzione di una apposita unità previsionale di base da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

5. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'economia e delle finanze adotta, con proprio decreto, il relativo regolamento di attuazione per le parti di propria competenza.

