

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1728

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore MEDURI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 DICEMBRE 1993

---

Istituzione di una zona franca in parte del territorio di Gioia Tauro

---

ONOREVOLI SENATORI. - 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, mentre 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 di Gioia Tauro.

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

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

L'area di Gioia Tauro è, tra le altre, una delle poche pianeggianti, di costa, con discrete infrastrutture, con un porto dalle potenzialità enormi, con un *interland* non demograficamente polverizzato ma anzi vitale, sia pure con tendenza al decremento per la mancata attuazione dei programmi industriali (V Centro siderurgico) e portuali (mancato ruolo di una struttura fonda-

mata per dimensioni e collocazione strategica).

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

La stessa area è effettivamente baricentrale rispetto alla intermodalità dei trasporti di interesse europeo anche nella prospettiva (rispetto alla quale si discute dell'obiettivo interesse per l'attraversamento stabile dello Stretto e 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 a Gioia Tauro farà, così, un salto netto di collocazione strategica, acquisterà ruolo e dimensione non più legati alla marginalità in cui ora si ritrova, crescerà sicuramente intorno ad un interesse notevole che intorno al porto va a svilupparsi.

Gli esempi di porti che hanno funzioni di punto franco ci offrono l'idea di 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, 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 ed una crescita autopropulsiva dell'area.

Dallo studio delle zone franche esistenti, può ricavarsi, come dato di superficie minima, per una corretta e produttiva

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gestione della stessa, almeno una misura di 50 ettari.

L'occupazione media stimata può valutarci 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 quelle del Messico di circa 350 addetti per ettaro (valori estremi).

L'obiettivo del presente disegno di legge è quello della istituzione di una zona franca nell'area di Gioia Tauro in adiacenza e con il supporto di una struttura portuale esistente ed il cui destino non è stato ancora definito, salvo le ipotesi di un utilizzo in minima parte come terminale per la prevista centrale a carbone; il rischio è che, in assenza di una idea forte, possano prevalere scelte di utilizzo minimali della struttura senza ritorni né occupazionali né economici.

Poichè nella proposta formulata, indubbiamente, il porto di Gioia Tauro rappresenta, rispetto all'area franca, un aspetto di rilevante importanza, è utile 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 possano attuare operazioni di prelaborazione dei prodotti, di confezionamento di apparati, di «seconde» lavorazioni industriali. Tutto in un contesto strutturalmente servito ed attrezzato con un essenziale «riferimento centrale» rappresentato dal porto, in una posizione geografica collegata con le grandi vie di comunicazione su strada e su ferro oltrechè servita da sistemi di trasporto connessi con il resto del mondo.

L'area libera e disponibile si estende, compresa ogni area di riserva, su una superficie di 2.280 ettari, di cui ben 1.200 potrebbero costituire la zona di punto franco.

L'area stessa si affaccia sul fronte del porto per 2.000 metri, la maggior parte di essi già banchinati.

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

Dai dati ricavabili da un rapporto, nel suo stato attuale, si ha:

superficie delle acque interne, ha 140; piazzali a banchina, ha 800; lunghezza di banchinamento, mt. 4.200; fondali per ml. 3.500 di banchina, mt. -12,50+ -15,00; fondali per ml. 700 di banchina, mt. -7,00.

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

Lo scambio delle 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, con in media 9-10 giorni di navigazione.

Si propone in alternativa un lungo ponte terrestre attraverso l'Europa e la penisola italiana che dal Nord Europa, attraverso treni, in 26-30 ore possa far giungere alla banchina portuale di Gioia Tauro oltre 500 tonnellate di merce.

Dal porto calabrese la merce entro due giorni può essere consegnata al porto di destinazione, dal 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 Gioia Tauro 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 per anno; vale la pena pensare che la metà di tale volume scelga una via di terra più rapida e raggiunga un sistema distributivo non solo più efficace, ma soprattutto suscettibile di favorire, in un attrezzato porto franco, operazioni di prelaborazione e trasformazione.

Sui costi dei trasporti e sulla comparazione tra il sistema attuale e quello realizzabile con un'operazione di *land bridge*, che dal Sud Italia attraversa l'Europa, è stato fatto un confronto che nettamente è a favore - a

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

parte il minor tempo di consegna - dell'ipotesi prospettata.

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

Una tale considerazione evidenzia, tra l'altro, l'interesse della proposta a livello comunitario, in quanto una tale struttura migliora e potenzia ogni scambio delle 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, la 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 *standards* previsti per una ipotesi concreta di zona franca e quindi con la garanzia di una occupazione stabile ed in misura prevalente, le indicazioni delle istituzioni locali, tra le quali in primo luogo la regione Calabria, la stessa necessità di dare un ruolo al grande porto ed a tutta l'area espropriata e già attrezzata in funzione di un centro siderurgico mai costruito, impongono una scelta nuova, coraggiosa, di respiro europeo che consegua, attraverso incentivi e sinergie, uno sviluppo adeguato a tutto un comprensorio, possibile momento ad esempio di come si voglia, nei fatti, intervenire nel Mezzogiorno.

In definitiva:

#### *Tra le aspettative*

La posizione geografica del porto nella più ampia area mediterranea ne fa un naturale punto di arrivo delle direttrici di traffico del continente europeo, che configurano un *land bridge* fino ad Amburgo e Liverpool. Questo ruolo corrisponde alle attese e alle aspettative della fascia dei paesi africani e medio-orientali del Mediterraneo.

Questo progetto va dunque considerato nel quadro della situazione socio-economica dell'area, con riferimento alle direttri-

ci di traffico e alle strutture logistiche, al progetto di attraversamento stabile dello Stretto e ai suoi potenziali effetti sull'*interland*.

#### *La proposta*

Si propone dunque di istituire una zona franca, legata al porto e progettata come nucleo di insediamenti (commerciali e industriali) offerti ai Paesi stranieri, denominata «Zona franca di Gioia Tauro»; di istituire un consorzio tra enti pubblici e privati per un «soggetto istituzionale» che provveda agli incentivi di funzionamento, al regime doganale, allo sviluppo delle strutture necessarie. Devono essere definiti i limiti territoriali della zona franca, i modi di funzionamento degli uffici doganali, i tipi e i contingenti delle merci che possono essere introdotte.

Altri riferimenti possono essere indicati: nel potenziale bacino di utenza costituito dai Paesi affacciati sul Mediterraneo (Albania, Bulgaria, Grecia, Romania, ex URSS, Jugoslavia, Francia, Gibilterra, Malta, Portogallo, Spagna, Egitto, Libia, Marocco, Tunisia, Cipro, Israele, Siria, Turchia); nei Paesi che scambiano con l'Europa attraverso il Mediterraneo, del Mar Rosso e della Penisola Arabica (Iran, Iraq, Bahrein, Kuwait, Arabia Saudita, Qatar, Emirati Arabi Uniti - EAU, Oman, Yemen, Giordania, Sudan, Etiopia, Gibuti e Somalia); nelle indicazioni del consiglio regionale della Calabria.

Riassumendo, quindi, questo disegno di legge con l'articolo 1 delimita il territorio della zona franca; con l'articolo 2 costituisce il consorzio denominato «Zona franca di Gioia Tauro», ne stabilisce i criteri di adesione, i compiti ed i limiti; con l'articolo 3 stabilisce i criteri di stanziamento dei contributi, indica i soggetti a cui i contributi vanno devoluti e le relative concessioni in deroga alle leggi nazionali e regionali; con l'articolo 4 definisce, rispetto alla zona franca, l'applicabilità delle disposizioni concernenti la repressione del contrabbando, nonché tutte le altre disposizioni legislative in materia doganale.

**DISEGNO DI LEGGE**

—

## Art. 1.

1. Il territorio in margine al nuovo porto di Gioia Tauro, di cui al comma 2, è da considerarsi fuori dall'area doganale e costituito in zona franca.

2. La zona franca comprende la zona territoriale tra gli abitati di Gioia Tauro e San Ferdinando, secondo un perimetro che da est in senso orario la racchiude tra la nuova linea ferrata, compreso il nuovo scalo di Eranova, la strada di delimitazione dei lotti industriali al bordo dell'area assegnata all'ENEL, in linea est-ovest da tale raccordo fino alla banchina, la banchina lato levante per metri mille, la continuazione del molo compreso il bacino di carenaggio, un tratto di litorale, la linea di delimitazione dell'area industriale con l'abitato di San Ferdinando in continuità fino all'incrocio con la linea ferroviaria dalla quale si è iniziata la delimitazione.

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

## Art. 2.

1. Ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142, viene costituito un consorzio, denominato «Zona franca di Gioia Tauro», tra la regione Calabria, l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, l'amministrazione comunale di Reggio Calabria, i trentadue comuni della Piana di Gioia Tauro, il consorzio per l'area di sviluppo industriale di Reggio Calabria e altri enti pubblici e privati.

2. Al consorzio di cui al comma 1 possono aderire enti economici e privati rappresentativi di categorie sociali interessate alla iniziativa (camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, associazione degli industriali, istituti di credito, associazioni delle categorie di operatori marittimi).

3. Il consorzio ha il compito di provvedere al piano triennale della zona franca, a formulare un progetto economico di costi/benefici, a redigere i piani annuali di attuazione ed a gestire gli stessi.

4. Ogni anno verranno fissati, con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, dei Ministri del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero, in base alle indicazioni del consorzio «Zona franca di Gioia Tauro», i contingenti relativi ai generi alimentari di prima necessità, nonché alle materie prime destinate ad essere lavorate nella zona, e le agevolazioni necessarie allo sviluppo della zona.

5. Con lo stesso decreto di cui al comma 4 potranno essere disciplinate le agevolazioni che si rendessero necessarie ai bisogni della popolazione delle zone limitrofe alla zona franca.

### Art. 3.

1. Il consorzio «Zona franca di Gioia Tauro», in deroga alle disposizioni di leggi regionali e nazionali, stanziando contributi a fondo perduto pari al 75 per cento delle spese sopportate relativamente all'ampliamento ed alla istituzione di aziende industriali, agricole, di servizi e turistiche che sorgono sul territorio della zona franca.

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

a) di non essere considerate in territorio doganale, a condizione che le strutture si prestino e si sottopongano alla vigilanza permanente;

b) di corrispondere sui prodotti fabbricati nella zona franca e destinati al territo-

rio 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 relative concessioni saranno rilasciate con decreto del Ministro delle finanze, il quale, nei casi di cui alle lettere b) e c) del comma 2, stabilirà, di concerto con il Ministro del commercio con l'estero, le condizioni alle quali le concessioni dovranno essere subordinate.

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

5. Sono altresì applicabili ai traffici della zona franca tutte le concessioni di temporanea importazione ed esportazione previste dalle disposizioni in vigore come speciali agevolazioni per il traffico internazionale. Le restituzioni o 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 siano ammessi in consumo nella zona franca, nei limiti però dei contingenti annui prestabiliti.

6. Il Ministro delle finanze determina 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, nonchè le vie che alle merci stesse saranno fatte percorrere per accedervi e delimita la zona esterna di vigilanza che, ai sensi della legge doganale, dovrà essere istituita lungo la nuova linea.

7. Alle spese necessarie per la sistemazione della linea doganale, per l'impianto ed il funzionamento degli uffici doganali e per la vigilanza si provvede con appositi stanziamenti da iscriversi nello stato di previsione

del Ministero 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 «Zona franca di Gioia Tauro».

9. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

#### Art. 4.

1. Sono applicabili in zona franca le disposizioni concernenti la repressione del contrabbando, nonchè tutte le altre disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative emanate in materia doganale che non contrastino con le disposizioni della presente legge.

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

a) l'immissione di merci estere 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 dell'Amministrazione finanziaria hanno facoltà di accedere a stabilimenti, magazzini ed esercizi di qualsiasi specie esistenti nella zona franca e di ispezionare i libri, i registri e gli altri documenti commerciali.

4. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle finanze adotta il regolamento di attuazione delle disposizioni in essa contenute per le parti rientranti nella sua competenza.