

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1149

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LUCASELLI, LOLLOBRIGIDA, BELLUCCI, BUCALO, BUTTI, CARETTA, CIABURRO, LUCA DE CARLO, DELMASTRO DELLE VEDOVE, FIDANZA, FOTI, FRASSINETTI, GEMMATO, MANTOVANI, MOLLICONE, OSNATO, PRISCO, RAMPPELLI, SILVESTRONI, TRANCASSINI**

Disposizioni concernenti la disciplina delle zone economiche speciali ed estensione dei benefici fiscali alle zone logistiche semplificate

*Presentata il 10 settembre 2018*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il trasporto marittimo rappresenta oggi uno dei settori chiave dell'economia italiana ed europea, in grado di contribuire, in maniera determinante, allo sviluppo e alla crescita dei territori anche attraverso l'incremento degli scambi commerciali, la valorizzazione degli insediamenti produttivi e l'implementazione dei progetti di investimento nelle aree portuali e interportuali. Ma, purtroppo, i porti italiani riescono solo in parte a intercettare i grandi flussi marittimi che giungono o partono dall'Europa.

Il rischio, concreto, è quello di essere « aggirati » nella direttrice Grecia/Balcani, che la Cina appare preferire, o in quella della penisola iberica.

Da questo punto di vista, il rafforzamento e la promozione del sistema logistico e strutturale dei nostri porti nonché il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche rappresentano un tassello strategico decisivo per il rilancio del *made in Italy*. Il nostro sistema portuale, peraltro, terminale dei corridoi marittimi euro-mediterranei, può diventare elemento di forza, snodo nevralgico, del nostro sistema produttivo, *leader* in molte tipologie di prodotti che utilizzano materie prime importate ed esportano prodotti finiti di grande qualità e riconoscibilità.

In questa direzione si è mosso il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con

modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, ossia il cosiddetto decreto Mezzogiorno, che ha disciplinato le procedure e le condizioni per l'istituzione, in alcune aree del Paese, di zone economiche speciali (ZES), caratterizzate dall'attribuzione di specifici e sostanziali benefici fiscali e agevolazioni amministrative e procedurali alle imprese ivi insediate o che vi si insedieranno, anche al fine di incrementare gli investimenti stranieri. Le regioni del Mezzogiorno si stanno muovendo in tal senso, ma sinora hanno avuto difficoltà a rendere operative le ZES, anche per i troppi passaggi burocratici e i limitati benefici fiscali previsti, ancora non adeguati rispetto ai tempi delle imprese e della loro pianificazione industriale.

Nel mondo esistono circa 2.700 ZES (Cina e Dubai sono gli esempi più conosciuti). In Europa se ne contano circa 70, 14 delle quali istituite in Polonia, che rappresenta allo stato il modello di maggiore successo, come si evince dai tassi di crescita di quel Paese e soprattutto della sua competitività industriale.

Le ZES costituiscono aree geograficamente delimitate e chiaramente identificate, situate entro i confini dello Stato, comprensive anche di aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e comprendenti almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

La misura fiscale più importante delle ZES in Unione europea è quella vigente in Polonia, la *corporate income tax*, che può oscillare tra il 25 per cento e il 55 per cento a seconda di una serie di variabili. Per ottenere l'esenzione, le imprese devono ricevere un'apposita autorizzazione, che è subordinata ad una serie di condizioni, come un investimento minimo di 100.000 euro o il mantenimento del *business* e della forza lavoro nell'area per almeno cinque anni. Se quanto dichiarato non si verifica, l'impresa deve restituire gli aiuti ricevuti.

Tra il 2003 e il 2012 la ZES ha contribuito ad una crescita media del PIL nelle regioni interessate pari al 4,12 per cento.

La straordinaria opportunità della ZES va sfruttata mettendo a sistema l'intermodalità delle regioni meridionali con i necessari investimenti sulla rete ferroviaria, funzionali ad elevarla agli *standard* europei di massima efficienza. In questo contesto, appare assolutamente necessaria la implementazione dei progetti infrastrutturali del Paese, per i quali va programmato un forte incremento degli investimenti pubblici, purtroppo azzerati negli ultimi anni.

Sulla base della normativa vigente, possono presentare la domanda per la loro istituzione (corredata, peraltro, da un apposito piano di sviluppo strategico) le regioni «meno sviluppate» e «in transizione», così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Beneficiarie, dunque, di tali disposizioni sono esclusivamente le regioni meridionali: Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania (che rientrano, appunto, tra le regioni meno sviluppate in quanto con PIL *pro capite* inferiore al 75 per cento della media europea) nonché Sardegna, Abruzzo e Molise (che rientrano, invece, tra le cosiddette regioni in transizione, in quanto registrano un PIL *pro capite* tra il 75 per cento e il 90 per cento della media europea). Ad oggi sono stati approvati i decreti di istituzione delle ZES di Campania e Calabria.

Successivamente la legge di bilancio 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205) ha disciplinato l'istituzione delle cosiddette zone logistiche semplificate (ZLS).

L'obiettivo, anche in questo caso, è quello di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni non disciplinate già come ZES a condizione che sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite negli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ovvero un'autorità di sistema portuale.

La differenza principale, e non marginale, rispetto alle ZES è che le ZLS, loca-

lizzate nel centro-nord, non godono dei benefici fiscali previsti per le prime (quali il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi); le imprese in esse operanti, dunque, fruiranno unicamente di procedure semplificate (accelerazione dei termini procedurali e adempimenti e procedimenti speciali).

Si ritiene, tuttavia, che — al fine di garantire un efficiente e uniforme sviluppo dell'intero sistema Paese, massimizzando altresì la competitività delle stesse ZES — sia necessario muoversi in tre direzioni:

1) aumentare i benefici fiscali per chi decide di investire nelle ZES;

2) prevedere l'estensione di detti benefici anche agli altri snodi strategici del commercio internazionale presenti nelle regioni centrali e settentrionali (come ad esempio il porto di Livorno, di Venezia, di Genova e di Trieste), che rivestono un ruolo rilevante anche lungo l'asse delle cosiddette « vie della seta »;

3) velocizzare i processi amministrativi per il riconoscimento delle agevolazioni fiscali, snellire l'iter autorizzativo e l'individuazione di *partner* economici qualificati.

Non possiamo inoltre dimenticare che le ZLS devono essere al Nord Italia, così come le ZES al Sud, momento di crescita. Per questo sembra assolutamente necessario che tutto il pacchetto di agevolazioni fiscali individuate per le ZES si applichi, in particolar modo, ai porti di Genova, Livorno, Trieste, Venezia-Mestre e Civitavecchia.

Nell'ottica già individuata, infatti, è assolutamente importante favorire lo sviluppo di nuovi investimenti anche in tali aree, che, ponendosi al crocevia dei principali corridoi europei ad alta velocità e capacità, possono costituire senza dubbio

un *partner* strategico e di supporto per il sistema portuale del Mezzogiorno.

Non sfugge, inoltre, l'assoluta necessità che questa misura coinvolga anche il porto di Genova, proprio come segnale importante nei confronti di una città segnata dal crollo del Ponte Morandi, che può e deve, da subito, scommettere sulla crescita, con il sostegno dello Stato, riaffermando il suo ruolo centrale marittimo, portuale, logistico e produttivo.

La presente proposta di legge, dunque, — al fine di promuovere una fiscalità di vantaggio in favore delle ZES del Sud Italia e anche delle aree portuali delle regioni centrali e settentrionali — prevede nuove forme di beneficio per le ZES (quali la riduzione dell'imposta sui redditi e dell'I-RAP, l'esenzione dall'imposta municipale unica, contributi per l'assunzione di lavoratori a tempo indeterminato e l'applicazione della cedolare secca), estendendo tale disciplina (anche in materia di riconoscimento del credito d'imposta), introdotta per le ZES, anche alle istituende ZLS, nel rispetto comunque della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Dalla nuova misura agevolativa fiscale si attende un impatto sociale ed economico significativo in termini sia economici che occupazionali (aumento dell'*export*, nuove imprese e incremento dei posti di lavoro stimato, sulla base delle esperienze estere dove sono state istituite ZES, in 18 unità di lavoro annue-ULA per ettaro).

Si tratta, quindi, di un provvedimento centrale per la valorizzazione del sistema marittimo portuale italiano, in un quadro di crescita infrastrutturale e logistica del Paese direttamente connesso al sistema produttivo e alle sue specificità territoriali, che può quindi configurare un nuovo significativo asse di sviluppo, in linea con il ruolo che l'Italia può e deve rappresentare in Europa e nel Mediterraneo.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

*(Semplificazione delle procedure per l'istituzione di zone economiche speciali – ZES)*

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le seguenti modifiche agli articoli 6 e 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12:

a) al comma 1 dell'articolo 6:

1) la lettera *b*) è abrogata;

2) alla lettera *d*), le parole: « , le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti » sono soppresse;

3) alla lettera *e*), dopo le parole: « ad adottare » sono inserite le seguenti: « , entro 30 giorni dalla promulgazione del decreto di cui all'articolo 7, »;

4) la lettera *f*) è abrogata;

5) alla lettera *g*), le parole: « possono essere concesse » sono sostituite dalle seguenti: « sono concesse »;

6) alla lettera *h*), le parole: « , nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse » sono soppresse;

b) al comma 1 dell'articolo 7, le parole: « sette anni e superiore a quattordici » sono sostituite dalle seguenti: « venti anni » e le parole: « fino a un massimo di ulteriori sette anni, » sono soppresse.

2. Al comma 4-*bis* dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, le parole: « una proposta di istituzione di una ZES nel proprio

territorio, o al massimo due proposte ove siano presenti più » sono sostituite dalle seguenti: « un numero di proposte di istituzione di ZES nel proprio territorio corrispondente al numero delle ».

Art. 2.

*(Modifiche alla disciplina fiscale nelle zone economiche speciali – ZES)*

1. All'articolo 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« *4-bis.* Nelle ZES costituite ai sensi dell'articolo 4, a decorrere dal 1° gennaio 2019, le nuove imprese che avviano una nuova attività economica possono fruire delle seguenti agevolazioni, nei limiti delle risorse stabilite:

*a)* riduzione del 50 per cento dell'imposta sui redditi delle società (IRES) per i primi cinque periodi di imposta;

*b)* riduzione del 50 per cento dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) per i primi cinque periodi di imposta;

*c)* esenzione dall'imposta municipale propria (IMU) per cinque anni per gli immobili posseduti dalle stesse imprese e utilizzati per l'esercizio delle attività economiche;

*d)* riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a tempo indeterminato a carico delle aziende per i primi cinque anni di attività nella misura del 50 per cento.

*4-ter.* Per le imprese già presenti nelle ZES le agevolazioni fiscali applicabili, a decorrere dal 1° gennaio 2019, sono quelle di cui al comma *4-bis*, ridotte della metà.

*4-quater.* I canoni corrisposti per locazione di immobili funzionali all'esercizio di attività d'impresa nella ZES sono soggetti ad imposta nella forma della cedolare secca con un'aliquota del 10 per cento ».

## Art. 3.

*(Modifiche alla disciplina inerente alle zone logistiche semplificate – ZLS)*

1. Al comma 64 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e dei benefici fiscali di cui al comma 2 del medesimo articolo 5, alle medesime condizioni ivi previste. Le modalità di gestione della Zona logistica semplificata e di accesso ai benefici fiscali sono regolati, sulla base del Piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12, da un comitato di indirizzo, come previsto dall'articolo 8 del medesimo regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 12 del 2018 ».

2. Al comma 98 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, dopo le parole: « nelle zone assistite delle regioni » sono inserite le seguenti: « Toscana, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria e Lazio ».

## Art. 4.

*(Credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nei punti franchi di Venezia e Trieste)*

1. Il credito d'imposta di cui all'articolo 1, commi da 98 a 108, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è attribuito altresì, nei limiti e alle medesime condizioni ivi previsti, alle imprese che effettuano l'acquisizione dei beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive ubicate nei punti franchi di Venezia e Trieste, individuati rispettivamente all'interno degli spazi doganali del porto commerciale di Marghera e negli attuali limiti della circoscrizione territoriale del porto franco internazionale di Trieste e nelle altre zone funzionalmente e logisticamente legate alle attività portuali, di cui all'articolo 1, commi 618, 619 e 620, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché nei porti di Genova, Civitavecchia e Livorno, in ragione della situazione di particolare difficoltà economica e produttiva in cui tali aree si trovano,

anche in considerazione degli svantaggi competitivi derivanti dalla prossimità territoriale con altri Stati che godono di livelli di imposizione fiscale più bassi.

2. La misura percentuale massima del credito d'imposta spettante ai sensi del comma 1 è del 10 per cento per le piccole e medie imprese e del 5 per cento per le grandi imprese.

3. La disposizione di cui al presente articolo è notificata, a cura del Ministero dello sviluppo economico, alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

#### Art. 5.

##### *(Copertura finanziaria)*

1. Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge, valutati in 350 milioni di euro per l'anno 2019 e in 500 milioni di euro a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo di programmazione 2014-2020, di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.



\*18PDL0027740\*