

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1984

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANDREUZZA, MOLINARI, BADOLE, BAZZARO, BISA, COLMELLERE, COMENCINI, COVOLO, FANTUZ, FOGLIANI, GIACOMETTI, LAZZARINI, PATERNOSTER, PRETTO, RACCHELLA, STEFANI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, ZORDAN, BELLACHIOMA, BIANCHI, BILLI, BUBISUTTI, CAFFARATTO, CAVANDOLI, CESTARI, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, DONINA, GASTALDI, GOBBATO, GUIDESI, GUSMEROLI, IEZZI, LEGNAIOLI, LOLINI, LUCCHINI, MORELLI, PANIZZUT, PATELLI, PICCOLO, POTENTI, SUTTO, TARANTINO**

Istituzione di una zona economica speciale nei comuni della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine

*Presentata il 15 luglio 2019*

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Da un recente studio realizzato da Ernst & Young per Confindustria è emerso che l'istituzione di una zona economica speciale (ZES) nella città metropolitana di Venezia e nell'area del Polesine, che comprenda tutta l'area industriale e portuale veneziana fino alla provincia di Rovigo, porterebbe — entro la fine del 2020 — 2,4 miliardi di investimenti, 26.600 nuovi posti di lavoro e il recupero di 385 ettari di ex fabbriche oggi quasi in stato di abbandono, con enormi vantaggi anche per le entrate dello Stato.

Per ZES s'intende un'area geograficamente delimitata che presenta un nesso economico-funzionale e comprende almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.

Secondo alcune stime, nel mondo esistono circa 2.700 ZES distribuite in aree molto diverse tra loro per collocazione geografica, assetto politico e modello economico. In Europa il caso probabilmente più emblematico è quello della Polonia,

che vanta 14 ZES, i cui effetti positivi si sono manifestati non solo all'interno delle aree sottoposte al regime economico speciale, ma sull'intera economia del Paese generando un effetto propulsivo che tende a prolungarsi e a creare condizioni economiche migliori e più stabili. Tra i risultati più significativi si annoverano la crescita dell'occupazione, la disponibilità a investire nell'innovazione tecnologica, l'insediamento nell'area di nuove attività produttive e la promozione delle esportazioni.

In Italia un'accelerazione alla realizzazione delle ZES si è registrata con il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, cosiddetto « decreto Mezzogiorno », che ha previsto appunto l'istituzione di ZES connettendo zone a vocazione industriale/logistica con aree portuali di rilevanza nazionale e internazionale, dislocate esclusivamente nelle regioni del Mezzogiorno d'Italia. In particolare, il decreto-legge ha introdotto regimi fiscali agevolati e misure di semplificazione burocratica e amministrativa per le aree del Paese meno sviluppate e in transizione — come definite dalla normativa europea — e, con l'entrata in vigore del successivo regolamento attuativo di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 gennaio 2018, n. 12, che disciplina l'istituzione di ZES, si prevede l'applicazione di tali misure di favore delle sole regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Le ZES saranno pertanto concentrate nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate e potranno essere attivate su richiesta delle regioni meridionali interessate, previa presentazione di un adeguato progetto di sviluppo. L'obiettivo è quello di rilanciare la competitività dei porti di tali regioni, attraendo nuovi investimenti, alla luce dell'aumento del traffico marittimo nel Mediterraneo, e creando o ampliando le zone di sviluppo industriale in un'ottica di miglioramento del livello di ricchezza e di occupazione di quelle aree.

Ciò premesso, non è difficile immaginare come l'applicazione, anche per un breve periodo, della normativa vigente alla

città metropolitana di Venezia e all'area del Polesine potrebbe fungere da leva per l'economia non solo di quel territorio ma di tutto il Paese. Sul punto giova evidenziare che il trasporto per mare è considerato, *in primis* dall'Unione europea, come un settore peculiare per lo sviluppo dell'economia degli Stati membri e di conseguenza capace di contribuire alla crescita delle varie aree regionali e non solo di quelle maggiormente depresse. L'Italia, data la sua configurazione geografia e i suoi numerosi porti, si appresta o comunque ha le potenzialità per diventare un polo importante al centro dell'Europa e, tra i diversi programmi previsti per lo sviluppo di determinate aree geografiche, le ZES costituiscono un'occasione da non lasciarsi sfuggire, nonché una misura che riguarda proprio le aree portuali volendone potenziare lo sviluppo e l'attrattività degli investimenti.

A riprova di quanto affermato, partendo dal presupposto che coesione e competitività sono due facce della stessa medaglia, con la riforma del 2013 si è stabilito un ponte tra la politica di coesione, la Strategia di Lisbona e la politica macroeconomica dell'Unione europea e si è avviato anche nel nostro Paese un piano di crescita per le regioni meno sviluppate e di rilancio industriale delle aree produttive già consolidate.

Le regioni italiane negli ultimi anni hanno certamente registrato importanti segnali di crescita, ma non tutte allo stesso ritmo. Molte regioni il cui livello di ricchezza è prossimo alla media dell'Unione europea sembrano bloccate in una « trappola del reddito medio ». Alcune hanno sopportato i costi della globalizzazione senza però ricavarne vantaggi, spesso con forti perdite di posti di lavoro e senza riuscire a compiere una vera trasformazione industriale.

Negli ultimi dieci anni la politica di coesione europea ha aiutato le regioni a riprendersi dallo *shock* della crisi economica, ma le disparità territoriali per quanto concerne la disoccupazione e l'innovazione industriale sono aumentate invece di assottigliarsi. Anche per questo motivo, nel corso della quarantacinquesima Assemblea gene-

rale della *Conference of Peripheral Maritime Regions* – tenutasi a Helsinki il 18-20 ottobre 2017 – e successivamente nel Consiglio dell'Unione europea su « Sinergie e semplificazione per la politica di coesione post 2020 » del 15 novembre 2017, è emersa l'esigenza di sostenere con ogni mezzo la strategia dell'Unione per la crescita e l'occupazione. In particolare, al riguardo si è osservato che le priorità della politica di coesione dovrebbero interessare prevalentemente le aree dove aggiungono più valore o quelle dove sono più efficienti: proprio in base a questa linea è utile sostenere con forza l'istituzione di una ZES in un'area con solide strutture e grandi potenzialità industriali come quella di Venezia.

La presente proposta di legge mira quindi a istituire una ZES nei comuni della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine individuando, all'articolo 1, le modalità e l'iter di istituzione dell'area ad economia speciale nonché la disciplina sul suo organo di amministrazione che deve assicurare, in particolare: a) strumenti di garanzia per l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali; b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

L'articolo 2 definisce invece i benefici fiscali e le semplificazioni di cui le imprese che operano nella ZES possono usufruire. Tra le agevolazioni previste fino al 31 dicembre 2020 si segnala la possibilità di utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro, somma utile ad attrarre *player* internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il trasporto marittimo e per la movimenta-

zione delle merci nell'area portuale tra Venezia e Rovigo.

La finalità delle misure incentivanti è, infatti, quella di rilanciare gli investimenti strategici nelle aree portuali e retro-portuali della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine per aumentare il livello di occupazione, incrementare l'attrattività nelle zone interessate e creare nuovi modelli di produzione e di diversificazione economica. Per il riconoscimento dei benefici si prevede, poi, che le imprese debbano mantenere la loro attività nella ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti, e non risultino in stato di liquidazione o in fase di scioglimento.

L'istituzione di una ZES nei comuni della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine si prefigge, in definitiva, di avviare una nuova forma di governo economico in quella specifica area geografica, consentendo che le procedure amministrative e di accesso alle infrastrutture per le imprese che si insediano o già operano nel territorio siano coordinate da un soggetto gestore in rappresentanza dell'amministrazione centrale, della regione interessata e della relativa autorità di sistema portuale, al fine di consentire una progettualità integrata di sviluppo e di rilanciare la competitività dell'intera area portuale. La presente proposta di legge mira a fare della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine un volano per l'economia dell'intero Paese che possa trarre rinnovata energia dalle misure agevolative prospettate e dalla programmazione di un piano di ammodernamento delle infrastrutture con l'obiettivo, da un lato, di consolidare il funzionamento delle attività esistenti e, dall'altro, di promuovere l'insediamento di ulteriori realtà produttive.

## PROPOSTA DI LEGGE

### Art. 1.

*(Istituzione di una zona economica speciale nei comuni della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine)*

1. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi nell'area della città metropolitana di Venezia, di cui alla legge 7 aprile 2014, n. 56, e nell'area del Polesine che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti nonché l'insediamento di nuove imprese in tali aree, è istituita una zona economica speciale (ZES) nei comuni della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine, di seguito denominata « ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine ».

2. Ai fini di cui alla presente legge, per ZES s'intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013. Per l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali le aziende già operative e quelle che si insedieranno nella ZES possono beneficiare di speciali condizioni, in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa.

3. La ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro delegato per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico, nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal regola-

mento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12, per quanto compatibili.

4. Il soggetto per l'amministrazione della ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine, di seguito denominato «soggetto per l'amministrazione», è identificato in un Comitato di indirizzo composto dal presidente dell'autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, che lo presiede, da un rappresentante della città metropolitana di Venezia, da un rappresentante dell'area del Polesine, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ai membri del Comitato di indirizzo non spetta alcun compenso, indennità di carica, corresponsione di gettoni di presenza o rimborso per spese di missione. Il Comitato di indirizzo si avvale del segretario generale dell'autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Agli oneri di funzionamento del Comitato di indirizzo si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5. Il soggetto per l'amministrazione deve assicurare, in particolare:

*a)* gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine nonché la promozione sistematica della medesima ZES verso i potenziali investitori internazionali;

*b)* l'utilizzo di servizi economici e tecnologici nell'ambito della ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine;

*c)* l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

6. Il segretario generale dell'autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o

convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari.

7. Le imprese già operative nella ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine e quelle che si insedieranno nella medesima ZES sono tenute al rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea, nonché delle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES.

#### Art. 2.

##### *(Benefici fiscali e semplificazioni)*

1. Le nuove imprese e quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine possono usufruire delle seguenti tipologie di agevolazioni:

a) procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e di convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, che prevedono un'accelerazione dei termini procedimentali e adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e di modalità individuati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro delegato per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, previa delibera del Consiglio dei ministri;

b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel piano di sviluppo strategico della ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine di cui all'articolo 1, comma 3, della presente legge, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nel rispetto della normativa dell'Unione europea e delle norme vigenti in materia di sicurezza, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previste dall'articolo 15-*bis* della citata legge n. 84 del 1994 e dall'articolo 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

2. In relazione agli investimenti effettuati nella ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine, il credito d'imposta di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge n. 208 del 2015.

3. Il riconoscimento delle tipologie di agevolazione di cui ai commi 1 e 2 è soggetto al rispetto delle seguenti condizioni:

a) le imprese beneficiarie devono mantenere la loro attività nell'area ZES della città metropolitana di Venezia e dell'area del Polesine per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti;

b) le imprese beneficiarie non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento.

4. L'agevolazione di cui al comma 2 è concessa nel rispetto di tutte le condizioni previste dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, e in particolare di quanto disposto dall'articolo 14; agli adempimenti di cui all'articolo 11 del medesimo regolamento provvede il Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro delegato per la coesione territoriale e il Mezzogiorno.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 2, 3 e 4 del presente articolo, valutati in 150 milioni di euro per l'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione 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.

6. L'Agenzia per la coesione territoriale assicura, con cadenza almeno semestrale, il monitoraggio degli interventi e degli incentivi concessi, riferendo al Presidente del Consiglio dei ministri sull'andamento delle

attività e sull'efficacia delle misure di incentivazione concesse, avvalendosi di un piano di monitoraggio concordato con il soggetto per l'amministrazione, sulla base di indicatori di avanzamento fisico, finanziario e procedurale definiti ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12, per quanto compatibile.



\*18PDL0069860\*