CAMERA DEI DEPUTATI N. 2084

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato BRUNETTI

Istituzione del porto franco nell'area di Sibari-Corigliano Calabro

Presentata il 22 febbraio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È aperto ormai da tempo, presso operatori del settore ed esponenti del mondo politico ed economico locale, un dibattito circa l'opportunità di istituire nell'ambito del porto di Sibari un'area affrancata da vincoli di tipo doganale.

Tale area, secondo le diverse opzioni in campo potrebbe avere sia le caratteristiche di un « porto franco », che, più limitatamente, quelle di una « zona franca » o più semplicemente quelle di un « deposito franco ».

Le obiezioni circa la possibilità di costituzione di un porto franco o di una zona franca di diritto comunitario sono soprattutto concentrate sulla laboriosità e difficoltà di giungere ad un necessario intervento legislativo che renda possibile tale progetto.

Tuttavia, le considerazioni di natura economica e sociale che svolgeremo in seguito ci fanno propendere per la costituzione di un'ampia zona franca che comprenda il porto, nel complesso delle sue attività, nonché l'interporto da realizzarsi nel territorio del comune di Corigliano Calabro.

La presente proposta di legge risponde appunto a questa necessità di intervento legislativo rispetto ad un tema di importanza cruciale per lo sviluppo economico della zona e della Calabria.

Esiste fra portualità e sviluppo una sorta di nesso dialettico, nel senso che il volume e l'intensità dei traffici sono direttamente correlati ai livelli di sviluppo e produttività dell'*hinterland*, ma è altrettanto vero che un'opportunità di sviluppo è rappresentata, specificatamente in ter-

mini di potenzialità di nuovi insediamenti produttivi, dalle aree esterne alle zone portuali ove più rapidi ed economici sono i trasporti delle materie prime e dei semilavorati.

Ma un porto franco può essere fattore di sviluppo anche rispetto ad una riqualificazione della struttura produttiva esistente e ciò è tanto più vero per quella della provincia di Cosenza, caratterizzata com'è da una tendenza alla specializzazione in settori quali quello agro-alimentare, del legno e del sughero, per i quali le dinamiche fondamentali di mercato sono quelle legate ad uno sviluppo dell'interscambio con l'estero.

Ciò è particolarmente importante perché alcune scelte dei regolamenti della Comunità economica europea rischiano di scaricarsi in maniera drammatica sulle prospettive del comparto agro-alimentare a cui la zona è particolarmente vocata, con un'agricoltura di qualità in grado di collocarsi su un mercato qualificato a livello internazionale.

Un settore, cioè, che senza il meccanismo di controtendenza, che può essere attivato dal porto-franco, rischia di modificare l'equilibrio territoriale dell'intero paese, nel momento in cui si producono processi di rapida liquidazione dell'agricoltura italiana, che riducono il nostro paese a puro consumatore passivo di eccedenze produttive agro-alimentari degli altri paesi.

Le caratteristiche tecniche del Porto di Sibari paiono così funzionali a queste necessità e potenzialità.

Situato in posizione latitudine 39°40' nord e longitudine 16°31',6 est, è considerato da molti esperti, per la sua ubicazione, in posizione ottimale e competitiva rispetto al Mezzogiorno, ed in prospettiva, con un potenziale ruolo di rilievo nell'ambito del Mediterraneo.

Il Porto è in condizione di assumere una funzione di tipo multifunzionale, sia rispetto ai traffici commerciali, che ad altre attività quali il diporto e la pesca.

Questa attività è particolarmente significativa per il Golfo di Corigliano.

Solo a Schiavonea il naviglio da pesca conta 152 imbarcazioni delle quali 43 utilizzano come sistema di pesca lo strascico e 109 sistemi multipli quali: palancari, circuizioni e posta. Anche sotto il profilo occupazionale il settore riveste una grande importanza, contando, nella stessa Schiavonea, il numero di oltre 350 addetti.

Da qui deriva la necessità del completamento delle opere portuali con la realizzazione della darsena per il naviglio da pesca.

Per quanto attiene ai traffici commerciali, un terminale di tipo *multipurpose* nel Porto di Sibari, è in grado di accogliere merci quali: prodotti forestali, articoli di legno e sughero, carta da giornale, ferro ed acciaio, contenitori, carichi *roll-on*, carichi pesanti, manifatture di grassi olii e fertilizzanti.

Le zone franche, ormai per consolidata esperienza a livello internazionale, sono da considerarsi come strumento peculiare di rilancio dell'attività industriale con un effetto di traino rispetto al complesso delle attività economiche di una determinata zona.

Ciò è particolarmente vero in rapporto alla dimensione comunitaria.

La direttive 69/75/CEE del Consiglio, del 4 marzo 1969, e 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, e il regolamento (CEE) n. 2503/88 del 25 luglio 1988 evidenziano la funzione importantissima delle zone franche rispetto allo sviluppo del commercio estero, sottolineandone così il valore dal punto di vista comunitario.

Ma il punto di più alto valore in questa proposta è il positivo impatto dal punto di vista occupazionale, in una regione in cui, purtroppo, un terzo della popolazione attiva, soprattutto giovani e ragazze fortemente scolarizzati, sperimentano il dramma collettivo di una disoccupazione senza speranza.

Vi sono precedenti importanti, come l'istituzione del *Foreign Trade Zone Act* negli Stati Uniti del 1934, nel pieno della politica roosveltiana del *New Deal*, che dimostrano come l'esigenza dell'istituzione di zone franche può essere concepita anche al di fuori e con altre finalità da quelle di politiche di *deregulation* di stampo neoliberista.

La situazione di crisi occupazionale nelle regioni del Mezzogiorno è sotto gli occhi di tutti, basti pensare che il tasso medio di disoccupazione, ufficialmente rilevato dall'ISTAT per il 1993 ha raggiunto il 17,6 per cento, mentre per i giovani sotto i 25 anni il tasso sale al 34,1 per cento, mentre i dati finali per il 1994 e quelli per il 1995, non fanno che accelerare drammaticamente questo peggioramento, portando ormai la situazione a limiti insopportabili.

La provincia di Cosenza non sfugge a queste tendenze anzi, le vede grandemente moltiplicate ed è per questo che il contributo che l'istituzione di una zona franca può dare allo sviluppo della Piana di Sibari e della Valle del Crati è fondamentale, ma per le sinergie positive all'intera Calabria e più complessivamente al Mezzogiorno, resta la ragione di fondo per cui riteniamo si debba dar corso all'approvazione della presente proposta, che racchiude le sue priorità negli articoli 1 e 2.

Nell'articolo 3 si propone una specifica normativa relativa al fenomeno delinquenziale a cui, in una zona a rischio, bisogna prestare la massima attenzione in modo che, alla deregolamentazione doganale che deve far valere i suoi positivi effetti quale incentivo allo sviluppo produttivo non corrisponda una deleteria *deregulation* sul piano dei rapporti di lavoro e sul piano dei rischi, pur sempre presenti, di infiltrazione delle organizzazioni criminose nelle attività economiche.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. In osservanza del regolamento (CEE) n. 2913/92 del 12 ottobre 1992, che prevede l'istituzione di un codice doganale comunitario è autorizzata, nell'area di Sibari - Corigliano Calabro, l'istituzione di una zona franca di interesse comunitario.

2. La zona franca di cui al comma 1 comprende tutte le banchine, i magazzini, i depositi, le aree adibite a manipolazione e stoccaggio delle merci nell'ambito del porto di Sibari, nonché il costituendo interporto situato nel comune di Corigliano Calabro. Alla precisa delimitazione della citata zona franca si provvede con specifico decreto del Ministro delle finanze.

3. Il territorio costituito in zona franca è considerato fino al 31 dicembre 2050 fuori dalla linea doganale del territorio comunitario.

4. Nella zona franca, salvo le limitazioni e le eccezioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, si possono compiere in libertà da ogni vincolo doganale tutte le operazioni inerenti allo sbarco, imbarco e trasbordo di materiali e merci, al loro deposito, manipolazione e trasformazione.

5. Le merci non comunitarie che sono introdotte nell'area di cui al comma 1 si considerano definitivamente uscite dalla Comunità; le merci comunitarie e comunitarizzate si considerano, agli effetti doganali, definitivamente esportate e sono assimilate alle merci non comunitarie, salvo che non si sia provveduto a mantenerne il carattere comunitario nei casi e nei modi indicati dal regolamento per l'esercizio della zona franca da approvarsi con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministro delle finanze.

ART. 2.

1. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è autorizzato a predisporre gli strumenti normativi e finanziari per il completamento delle opere portuali relative alla darsena pescherecci del Porto di Sibari.

ART. 3.

1. Le imprese che operano nell'ambito dell'area portuale operano in regime di concessione secondo quanto stabilito dall'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

2. Le imprese di cui al comma 1 debbono avere, ai fini del rilascio della concessione, specifici requisiti di garanzia ai fini della prevenzione dell'eventuale infiltrazione di organizzazioni criminali in attività economiche di carattere legale.

3. I requisiti e le procedure di cui al comma 2 sono stabilite con regolamento emanato con decreto del Ministro dell'interno entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.