

CAMERA DEI DEPUTATI N. 706

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CARRESCIA, LOTTI, LODOLINI, MANCIULLI, VELO, MANZI,
ROCCHI, CIMBRO**

Istituzione di punti franchi nei porti di Ancona e di Livorno
e nei loro retroporti, interporti e zone produttive connesse

Presentata il 10 aprile 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — In una situazione generale, interna e internazionale, di crisi economica ci sono zone del Paese in cui una serie di difficoltà si sommano e richiedono soluzioni originali ed efficaci. Segnatamente l'area adriatica, così come l'area dell'alto Tirreno, hanno subito, oltre ai sintomi generali della crisi, anche difficoltà di area e di bacino.

Malgrado lo scenario di crisi economica è possibile osservare che la dinamica del commercio internazionale in questi ultimi anni si è accompagnata ad una riconfigurazione della geografia degli scambi che ha visto emergere nuovi attori, i cui traffici sono aumentati a tassi superiori. Per fare qualche esempio: i Paesi asiatici, la cui

crescita degli scambi nell'ultimo decennio è stata in media del 13 per cento all'anno (+20 per cento per la sola Cina) rispetto a quelli delle economie avanzate nordamericane (+5 per cento medio annuo) ed europee (+8 per cento).

L'emergere di nuovi mercati e la crescente integrazione dei sistemi produttivi su scala mondiale hanno accresciuto l'importanza della rete infrastrutturale quale fattore distintivo per la competitività dei sistemi produttivi regionali nazionali, sia in termini di mantenimento delle capacità produttive esistenti che di attrazione di nuovi investimenti esteri. La capacità delle economie regionali di esportare risulta infatti sempre più dipendente dal grado di

connettività delle reti locali alle grandi reti transnazionali di trasporto e da una buona dotazione infrastrutturale.

In questo quadro geopolitico e socio-economico la centralità del Mediterraneo rappresenta un'opportunità per la proiezione del sistema europeo verso le economie in fase di sviluppo del nord Africa e dell'Europa dell'est. Queste aree hanno conosciuto negli anni recenti una crescente espansione economica, determinando uno spostamento verso sud del baricentro degli scambi europei: i porti del Mediterraneo si trovano in una posizione di vantaggio rispetto agli scali nordeuropei, non solo per i traffici con i Paesi confinanti con l'Unione europea, ma anche rispetto agli scambi intercontinentali, a patto di garantire un'adeguata accessibilità sia di tipo infrastrutturale sia come livello di servizi offerti.

In ragione di tali considerazioni, è soprattutto la collocazione strategica di due regioni come Marche e Toscana a rendere opportune specifiche iniziative di infrastrutturazione e promozione dello sviluppo. Nell'ambito delle reti transeuropee (TEN) e particolarmente di quelle di trasporto (TEN-T), le regioni Toscana e Marche sono caratterizzate dalle seguenti condizioni.

Per quanto riguarda la regione Marche, essa si colloca come terminale meridionale del corridoio Baltico-Adriatico (BAC), uno dei dieci corridoi europei di trasporto prioritario intermodale da realizzare entro il 2030. Ad oggi l'opera, che prevede infrastrutture (alta velocità, porti, aeroporti) e una più generale politica di promozione dello sviluppo, è prevista da Helsinki a Ravenna, ma in Europa è in corso una revisione delle politiche sulle TEN-T ed è possibile lavorare ad un allungamento verso sud del corridoio. In questo senso il Parlamento italiano, con una mozione, ha impegnato il Governo a chiedere questo allungamento verso sud, nell'ambito per altro della costituzione della macro regione adriatico-ionica.

Per quanto riguarda la regione Toscana, il porto di Livorno, fulcro della piattaforma logistica costiera, è stato in-

cluso nell'elenco dei porti «Core» nella proposta di regolamento sulla revisione delle TEN-T a seguito di un'azione congiunta da parte della regione Toscana e dell'autorità portuale di Livorno.

Il porto di Livorno è, tra l'altro, incluso tra i nodi della versione attuale delle Linee guida sulle TEN-T di cui alla decisione 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

In sede di consultazione presso le istituzioni dell'Unione europea (gruppo di lavoro sulla proposta di regolamento del 19 ottobre 2011 sull'istituzione della «Connecting Europe Facility» – CEF – presso il Consiglio europeo), il Governo italiano ha avanzato la proposta di aggiornamento della proposta di regolamento sull'istituzione della CEF tramite l'inserimento del porto «Core» di Livorno nel corridoio n. 5 «Helsinki – La Valletta». Inoltre, da verifiche svolte sia dalle strutture regionali, sia dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è emerso che l'interporto A. Vespucci di Guasticce è stato considerato un'infrastruttura della «Core» network nella citata proposta di Linee guida sulle TEN-T, quale terminale merci ferro – strada (*Rail – Road Terminal – RRT*) incluso nel nodo intermodale costituito dal porto di Livorno.

In uno scenario dove si stima che la domanda di trasporti assumerà un trend crescente a ritmi sostenuti, i porti nordeuropei, pur tenendo conto dei potenziamenti di capacità previsti, potrebbero non essere in grado di assorbire completamente i futuri volumi di traffico. Il rafforzamento del sistema portuale mediterraneo rappresenta dunque una strategia chiave nel garantire la sostenibilità del trasporto delle merci, sia evitando i costi di una probabile saturazione degli scali nordeuropei, sia attraverso il decongestionamento degli assi di trasporto a nord delle Alpi, in favore di migliori connessioni con i territori europei più periferici e sviluppando il trasporto intermodale sia nord a sud, sia da ovest verso est.

La regione Marche e la regione Toscana stanno conducendo iniziative congiunte per lo sviluppo dei corridoi infrastrutturali di rilevanza europea. In particolare, su iniziativa della regione Toscana, sono state avviate iniziative presso le pertinenti sedi europee, per il potenziamento della proposta del corridoio « Mediterraneo » di cui alla proposta di regolamento del 19 ottobre 2011 sull'istituzione dello strumento finanziario della CEF, con la previsione di una diramazione basata sulle relazioni tra regioni del Mediterraneo occidentale (porti spagnoli) e la regione dell'alto Tirreno (porto di Livorno), sviluppando le autostrade del mare e le infrastrutture portuali anche ai fini di una maggiore connessione con il nord Africa. Dal porto di Livorno inoltre, attraverso il « corridoio tirrenico », si sviluppa la connessione trasversale in ambito italiano, definita dall'itinerario europeo E78 (Grosseto-Fano), con la regione adriatica, il porto di Ancona e la regione balcanica.

Infine, si ricorda che a seguito del Consiglio dei ministri dei trasporti tenutosi a Lussemburgo il 7 giugno 2012 è stata accolta l'inclusione delle connessioni ai porti di Ancona (via Bologna), La Spezia e Livorno (via Pisa-Firenze) all'interno del corridoio Helsinki-La Valletta. In questo senso è pertanto opportuno creare un ulteriore asse multi-modale est-ovest nella parte centrale del Mediterraneo, che consenta di riequilibrare il traffico marittimo delle merci, integrando le infrastrutture progettate sia per la proposta di corridoio n. 3 « corridoio mediterraneo » che di corridoio n. 5 « Helsinki – La Valletta », determinando così potenziali benefici per il sistema di trasporto europeo in termini di riposizionamento di una parte dei traffici che al momento passano solo su strada, in favore dell'intermodalità e dell'ambiente; stimolo della competitività dei sistemi portuali del Mediterraneo, favorendo l'attrazione di scambi commerciali e la riduzione dei costi logistici; positivo contributo al processo di integrazione e di crescita economica dei Paesi mediterranei, riequilibrando il baricentro economico e territoriale rispetto al nord Europa.

A livello strategico quindi pare opportuno proporre la realizzazione di un nuovo sub-corridoio europeo in grado di connettere la penisola balcanica con quella iberica, passante attraverso la piattaforma logistica dell'Italia centrale, ovvero un'area compresa tra i porti di La Spezia e Livorno, da una parte, e Ancona, dall'altra.

In questo scenario si inserisce la strategia della macro regione adriatico-ionica, finalizzata a garantire anche le integrazioni di carattere infrastrutturale all'interno del processo di allargamento con i Paesi della ex Jugoslavia.

In virtù di questo obiettivo strategico, l'intero centro Italia potrebbe capitalizzare la propria posizione geo-economica rispetto ai mercati emergenti, tendendo al rafforzamento dei volumi di traffico nel bacino mediterraneo, intraprendendo un percorso di revisione dei corridoi mediterranei e per il prolungamento marittimo degli stessi corridoi europei. Queste auspicate dinamiche trovano fondamento nel vantaggio di integrare le diverse tipologie di trasporti in una strategia di sviluppo sostenibile e intermodale, avvalendosi anche delle potenzialità innescate da una nuova connessione est-ovest attraverso l'Italia centrale, dove la TEN-T dovrebbe essere integrata con un corridoio di tipo paneuropeo mediterraneo, ma ancora di più sarebbe necessario integrare le regioni del centro Italia con un asse infrastrutturale che partendo dalla piattaforma logistica dell'alto Tirreno (La Spezia-Livorno-Piombino) e operando in una logica di sistema con la retroportualità di Prato e di Guasticce, attraverso il potenziamento della tratta Livorno-Grosseto e il corridoio tirrenico della E78 Grosseto-Fano, si possa raccordare direttamente con il porto di Ancona quale terminale di un ponte di terra o « *land-bridge* » La Spezia-Livorno-Ancona.

La saldatura dei territori e il sostegno alla trasversalità dei flussi commerciali rappresenterebbero una nuova opportunità per i distretti produttivi dell'Italia centrale e in particolare di Ancona e di Livorno in collegamento con il mercato

balcanico, da un lato, e con quello del Mediterraneo occidentale dall'altro.

Ora è chiaro che tutto questo richiede una politica intelligente e la predisposizione su base locale delle condizioni perché l'attraversamento da parte del corridoio da nord a sud e da est a ovest sia non solo possibile, ma possa dispiegare tutte le potenzialità positive per cui è stato concepito. La presente proposta di legge vuole dare un contributo in questo senso: mettere nella fattispecie il porto di Ancona e il territorio circostante nelle condizioni migliori per attirare merci e capitali, così da costituire uno degli snodi strategici del terminale meridionale del BAC. Contestualmente, intende offrire alle merci in transito dal porto di Ancona uno sbocco diretto sul Mediterraneo verso la penisola iberica, passando da un nuovo corridoio sub europeo che unisca direttamente Ancona e Livorno, in particolare con il suo porto e con il suo retroporto. Per realizzare tale ipotesi è quindi necessario che anche il porto di Livorno, il retroporto e l'interporto A. Vespucci possano dotarsi di condizioni vantaggiose per attirare merci e capitali.

Una politica europea di facilitazione degli scambi commerciali, attenta alle situazioni locali più sensibili, può trovare nello strumento dei punti franchi una risorsa che può dare risultati di sviluppo, oltre che degli scambi, anche della produzione. I punti franchi in questo quadro possono infatti favorire le esportazioni in funzione di riequilibrio della base produttiva e agire come mezzo per favorire l'integrazione dell'economia di determinate aree nell'economia internazionale.

La questione è che da sole queste aree non sono in grado di attivare processi di creazione delle precondizioni per un processo di accumulazione endogena.

C'è bisogno di una « solidarietà » nazionale ed europea che permetta un efficace richiamo di capitale dall'esterno.

Occorre precisare che la proposizione dello strumento del punto franco non si inserisce in una logica di *deregulation*, nel senso della eliminazione di ogni vincolo al libero svolgersi delle forze del mercato ma,

al contrario, si tratta di individuare un elemento con funzione determinante in grado di attrarre capitali esterni, anche se a questo dovranno sempre aggiungersi politiche più generali di controllo e di sostegno all'adeguamento delle strutture produttive delle aree interessate ai *trend* del mercato internazionale.

Le aree proposte quale punto franco dalla presente proposta di legge sono quella di Ancona, del suo retroporto, dell'interporto di Jesi, dell'area artigianale di Senigallia, e quella di Livorno e del suo retroporto e l'area dell'interporto A. Vespucci di Guasticce. Le aree elencate hanno caratteristiche, oltre che di integrazione economica e sociale, anche tali da costituire geograficamente un potenziale non sfruttato, come la maturazione di condizioni per una politica economica non più legata alla vecchia concezione assistenzialistica, ma tesa a favorire quel processo di accumulazione endogena dei capitali senza di cui non può esservi una crescita reale e duratura dell'economia e della società.

Con riferimento alla regione Marche, l'area proposta, peraltro, presenta caratteristiche tali (porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie, aree destinate a insediamenti produttivi ed industriali, centri di ricerca) che risulterebbero di notevole utilità ai fini di una piena utilizzazione delle potenzialità sviluppate da un punto franco.

Con riferimento alla regione Toscana, l'area proposta, oltre ad essere fortemente integrata nel tessuto infrastrutturale italiano, presenta buona dotazione infrastrutturale particolarmente idonea allo sviluppo di un punto franco (porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie connesse e integrate ai principali itinerari di rilievo europeo, interporto di Livorno – Guasticce) a cui si aggiunge un tessuto industriale che può determinare un quadro di sinergie rilevanti ai fini di una piena utilizzazione delle potenzialità sviluppate da un punto franco.

Non ultimo va ricordato che la regione Marche ha tutta una tradizione e una storia in fatto di punti franchi poiché già

nel XVIII secolo Papa Clemente XII aveva fatto di Ancona un porto franco o una zona economica libera, appunto per favorire l'attrazione di capitali e promuovere i commerci e dunque lo sviluppo locale. Tra l'altro proprio la fiera franca di Senigallia favorì, dalla fine del 1400 all'Unità d'Italia, quell'interscambio con le banche e le merci istriano-dalmate che oggi appare particolarmente significativo in una prospettiva di pace e cooperazione e in vista dell'integrazione adriatico-ionica, ma certamente anche prestando attenzione ai nuovi mercati asiatici e orientali, a cominciare da quello delle merci cinesi, non potendo rinunciare ad aprire un varco verso il mediterraneo occidentale e ad uno sbocco sui traffici verso la penisola iberica e verso il nord Africa, sfruttando l'asse di collegamento intermodale, in particolare, con l'area Livornese.

Nella proposta di legge dunque, all'articolo 1, è autorizzata la costituzione dei punti franchi di Ancona e Livorno relativamente ai retroporti, agli interporti e alle aree dedicate, d'intesa con le regioni in-

teressate e con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

All'articolo 2 si definisce il regime di porto franco stabilendo le norme regolamentari che prevedono entità e durata del regime di esenzione delle imposte. Inoltre, le regioni Marche e Toscana indicano ogni anno la lista delle imprese ammesse ad operare in regime di esenzione.

All'articolo 3 si stabilisce dove sia concessa l'esenzione dai diritti di confine, dalle imposte erariali delle merci e dei prodotti allestiti dalle imprese operanti nei punti franchi e si stabiliscono i contingenti annuali.

All'articolo 4 si prevede che le regioni provvedano a realizzare un preciso programma di commercializzazione e trasformazione dei prodotti.

All'articolo 5 si stabilisce che presso il Ministero dell'economia e delle finanze sia istituito un apposito Fondo per il cofinanziamento delle iniziative assunte dalle regioni Marche e Toscana per l'istituzione e la gestione dei punti franchi.

Infine, l'articolo 6 reca la copertura finanziaria del provvedimento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione punti franchi).

1. In esecuzione del regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, è autorizzata, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'istituzione di punti franchi nelle seguenti aree:

a) nel porto di Ancona, nel suo retro-porto, nell'interporto di Jesi e nell'area artigianale di Senigallia;

b) nel porto di Livorno, nel suo retro-porto e nell'interporto A. Vespucci in località Guasticce.

2. Alla delimitazione dei punti franchi istituiti ai sensi del comma 1, di seguito denominati « punti franchi », si provvede, d'intesa con le regioni Marche e Toscana, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, delle infrastrutture e dei trasporti e delle politiche agricole alimentari e forestali, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

(Regime dei punti franchi).

1. Nelle aree di cui all'articolo 1 si applica l'esenzione dai seguenti diritti e imposte:

a) diritti di confine, dazi doganali, sovrimeposte di confine, prelievi agricoli, restrizioni quantitative e qualitative o qualsiasi tassa o misura di effetto equivalente;

b) imposta sul reddito delle persone fisiche, imposta sul reddito delle società, imposta regionale sulle attività produttive;

c) imposta sul valore aggiunto, imposte di registro, imposta sull'incremento di valore degli immobili, imposte catastali, imposte ipotecarie, imposte di fabbricazione, imposte erariali di consumo.

2. L'entità e la durata del regime di esenzione di cui alle lettere b) e c) del comma 1 sono stabilite con regolamento adottato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Possono agire in regime di esenzione dai diritti di confine, nel rispetto della normativa dell'Unione europea, le imprese di distribuzione e di commercializzazione localizzate nei punti franchi, per merci e prodotti importati. Possono agire in regime di esenzione dalle imposte dirette e indirette, nonché dai diritti di confine, nel rispetto della normativa dell'Unione europea sul perfezionamento attivo, le imprese di trasformazione localizzate nei punti franchi, per merci e prodotti importati.

4. In deroga alla normativa dell'Unione europea, alle imprese di cui al comma 3 è concessa l'esenzione dai diritti di confine esclusivamente per l'importazione di impianti, macchinari e attrezzature, fonti di energia e lubrificanti, purché destinati all'attività produttiva.

5. La regione Marche e la regione Toscana indicano annualmente agli uffici finanziari dello Stato operanti nel rispettivo territorio regionale la lista delle imprese ammesse a operare in regime di esenzione ai sensi del presente articolo.

ART. 3.

(Consumo finale locale).

1. Nei punti franchi, in deroga alla normativa dell'Unione europea, è concesso un regime di esenzione dai diritti di confine, dalle imposte di fabbricazione e dalle

imposte erariali di consumo per l'immissione al consumo finale nei territori dei comuni di cui all'articolo 1 di determinate quantità di merci e di prodotti di imprese operanti nei punti franchi e giudicati di particolare interesse ai fini degli obiettivi di sviluppo.

2. Il Governo, d'intesa rispettivamente con la regione Marche e con la regione Toscana, provvede a determinare i contingenti annui delle merci e dei prodotti immessi al consumo finale ai sensi del comma 1.

ART. 4.

(Compiti delle regioni Marche e Toscana).

1. La regione Marche e la regione Toscana, ciascuna per quanto di sua competenza, provvedono a definire un programma che indica, in coerenza con gli obiettivi di sviluppo, le tipologie delle imprese di distribuzione, di commercializzazione e di trasformazione che possono operare nell'ambito dei punti franchi di cui all'articolo 1.

2. La regione Marche e la regione Toscana, con propri provvedimenti:

a) individuano le imprese ammesse a operare nei punti franchi;

b) istituiscono un fondo di rotazione per iniziative economiche localizzate nei punti franchi;

c) assicurano il funzionamento, nei punti franchi, di un centro servizi che costituisce lo strumento logistico di supporto per tutte le iniziative, con compiti di consulenza per la commercializzazione dei prodotti;

d) promuovono la formazione di quadri imprenditoriali e aziendali destinati a operare nei punti franchi;

e) definiscono condizioni agevolative per l'acquisto e per l'affitto di terreni ai fini di insediamenti industriali nei punti franchi;

f) dichiarano di pubblica utilità le infrastrutture di ogni tipo, la cui realizzazione si renda necessaria per il funzionamento dei punti franchi;

g) attuano i provvedimenti necessari al potenziamento delle economie esterne reali e monetarie che contribuiscono a determinare le precondizioni dello sviluppo.

ART. 5.

(Risorse finanziarie per l'istituzione e per la gestione dei punti franchi).

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge è istituito, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo per l'istituzione dei punti franchi nei porti di Ancona e di Livorno, con dotazione pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al cofinanziamento delle iniziative adottate dalle regioni Marche e Toscana per l'istituzione dei punti franchi di cui all'articolo 1.

ART. 6.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2013, a 35 milioni di euro per l'anno 2014 e a 50 milioni di euro per l'anno 2015, si provvede a valere sui risparmi di cui al comma 2.

2. Le amministrazioni centrali dello Stato assicurano una riduzione proporzionale delle spese ulteriore rispetto a quanto previsto dall'allegato 2 annesso al decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per un ammontare non inferiore a 20 milioni di euro nell'anno 2013 e a 35 milioni di euro nell'anno 2014.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17PDL0002430