

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1272

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**COVELLO, BINDI, MAGORNO, BATTAGLIA, BRUNO BOSSIO,
BRUNO, CENSORE, D'ATTORRE, OLIVERIO, STUMPO**

Disposizioni concernenti l'istituzione di zone economiche speciali in aree logistico-industriali collegate a porti di rilevanza internazionale

Presentata il 26 giugno 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'Italia è uno dei Paesi dell'Unione europea che maggiormente stanno pagando il prezzo della crisi economico-finanziaria globale che perdura ormai dal 2009.

Analogamente a quanto accade in Grecia e in Spagna, anche l'Italia ha dovuto realizzare un intenso programma di tagli alla spesa indispensabili per evitare il *default*.

È evidente che un programma di austerità, per risultare efficace, deve essere necessariamente accompagnato da misure che favoriscano la crescita economica, anche mediante la realizzazione di nuovi investimenti.

In questo contesto si inseriscono la necessità e l'opportunità di ricorrere al-

l'istituzione delle zone economiche speciali (ZES).

LA ZONA PORTUALE DI GIOIA TAURO.

Un esempio di quanto rilevato in precedenza è rappresentato dalla zona portuale di Gioia Tauro in Calabria.

Dal 1995 fino al 2008, il porto di Gioia Tauro è cresciuto oltre le aspettative iniziali grazie soprattutto al successo del *transhipment*, che ha portato molte linee di navigazione a utilizzarlo come punto di snodo dei traffici internazionali di merce containerizzata.

Il 2009, anno della crisi globale, ha dato un brusco *stop* al traffico, con un'importante riduzione dei volumi e dei noli

che ha colpito duramente tutto il sistema portuale ma soprattutto il settore del *transshipment*. La ricerca affannosa del contenimento dei costi ha portato le compagnie di navigazione a orientarsi verso alternative economicamente più convenienti, mentre la nascita di nuovi porti di *transshipment* nel mare Mediterraneo ha contribuito ad accentuare la forbice tra domanda e offerta e ad aumentare la concorrenza.

Purtroppo, nel mercato di riferimento in cui opera il porto di Gioia Tauro, ovvero il mare Mediterraneo, sono presenti i paesi del nord Africa la cui concorrenza negli ultimi anni è diventata molto forte, nonostante gli attuali eventi di instabilità politica.

La concorrenza tra i porti di puro *transshipment* è influenzata da una serie di disomogeneità, ormai insostenibili da parte delle aziende che operano nel porto di Gioia Tauro, così come in quelli di Taranto e di Cagliari.

In particolare, gli elementi che maggiormente determinano la minore competitività sono:

1) la disomogeneità del costo del lavoro;

2) la disomogeneità della tassazione sui vettori;

3) il peso delle accise sull'energia e sui carburanti.

Da molti anni i porti di *transshipment* e le associazioni di categoria stanno promuovendo ai tavoli istituzionali (regione e Governo nazionale) l'adozione urgente di misure anche temporanee a salvaguardia dei porti di *transshipment* e delle ragioni di sviluppo economico che ne derivano.

TASSAZIONE SUI VETTORI — TASSE DI ANCORAGGIO.

Con il decreto-legge 30 dicembre 2009, n.194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, è stato consentito alle autorità portuali di ridurre, negli anni 2010-2011, il *gap* competitivo con i porti nord africani, ammettendo la

riduzione fino all'azzeramento delle tasse di ancoraggio.

Purtroppo non è stato possibile applicare integralmente questa norma per i vincoli di bilancio delle amministrazioni pubbliche (AAPP). Il successivo decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, ha previsto il superamento di quei vincoli con lo stanziamento di 20 milioni di euro in favore delle AAPP i cui porti sono interessati da prevalente attività di *transshipment* e in tale direzione stanno già operando con proprie delibere e propri fondi i porti di Cagliari (riduzione del 90 per cento) e di Gioia Tauro (riduzioni dal 60 al 100 per cento in funzione della stazza lorda della nave).

Con successivo regolamento sono però stati destinati al reintegro alle autorità portuali delle minori entrate, conseguenti alla riduzione delle tasse di ancoraggio, 12,5 milioni di euro, che le autorità portuali riceveranno appena completato l'iter procedurale.

È necessario risolvere il problema in modo strutturale in quanto è assolutamente difficile fare spostare un cliente da un porto concorrente dove non paga o paga in misura molto ridotta queste tasse.

ACCISE SUI CARBURANTI.

La direttiva 2003/96/CE, recepita con il decreto legislativo n. 26 del 2007, attribuisce agli Stati membri il potere di detassare i carburanti dei mezzi di trasporto non omologati alla circolazione su strada, quali i veicoli utilizzati esclusivamente nelle operazioni portuali.

La stessa misura è stata già largamente praticata in altri Stati dell'Unione europea ai soggetti di cui alla lettera *d*) del paragrafo 2 dell'articolo 8 della stessa direttiva, proprio nell'ottica di rendere competitivi settori nazionali interessati, a partire dai porti.

Per quanto riguarda il nostro Paese, l'applicazione dell'agevolazione è solo parziale in forza delle circolari n. 33/D e 5/D dell'Agenzia delle dogane, rispettivamente del 15 settembre 2006 e del 12 marzo 2010, che prevedono l'applicazione di

un'aliquota ridotta sui consumi per la produzione della sola forza motrice.

In effetti la direttiva 2003/96/CE permetterebbe una più sostanziosa riduzione delle accise sul gasolio fino a un minimo di 21 euro per ogni 1.000 litri di prodotto.

Sia sulle tasse di ancoraggio che sulle accise, il Governo è nella condizione di adottare provvedimenti legislativi idonei, coerenti con i regolamenti europei, il cui onere, tra le altre cose, sarebbe molto modesto se si confronta con l'impatto economico e occupazionale che è necessario preservare.

COSTO DEL LAVORO.

Oggi il costo del lavoro di un operaio di un porto africano è inferiore a un decimo del costo di un operaio che lavora in un *terminal* italiano.

È necessario un intervento anche temporaneo di riduzione degli oneri previdenziali a carico del datore di lavoro per garantire la continuità economica e occupazionale del *terminal*, un argomento del resto discusso lo scorso luglio a Roma presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in occasione della firma di un protocollo d'intesa dove il MISE si impegna ad inserire Gioia Tauro nelle aree di crisi di cui alla legge 99 del 2009.

OLTRE IL *TRANSHIPMENT*.

La possibile riduzione degli oneri che incidono sul costo del lavoro rappresenta un argomento molto più complesso che rimanda inevitabilmente alle valutazioni di coerenza con le normative europee in materia di aiuti di Stato, ma che porta anche ad affrontare uno degli argomenti più dibattuti degli ultimi anni, ovvero la necessità di andare oltre il *transshipment* e di creare nell'area di Gioia Tauro le condizioni per lo sviluppo di quello che può essere definito e configurato in diversi modi (retro porto, distretto logistico, zona di attività logistica eccetera), comunque un territorio delimitato in cui, in aggiunta al porto, nascano e si sviluppino iniziative economiche di natura logistico-distributiva e industriale.

Nel corso degli ultimi anni è cresciuta la consapevolezza del fatto che lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e di tutta l'area che lo circonda non può essere legato solamente al *transshipment*, che di fatto rimane un'attività avulsa dal territorio, ma richiede iniziative finalizzate alla creazione delle condizioni necessarie per attrarre nel territorio imprese industriali e logistiche. È evidente che lo sviluppo di un distretto logistico-industriale non può che essere integrato con le funzionalità di un grande porto di *transshipment*, che può generare non solo flussi di *container* ma anche di merci che possono essere intercettate dal sistema logistico di Gioia Tauro.

La presa di coscienza dei limiti attuali del porto di Gioia Tauro e ben riflessa nel Piano di sviluppo strategico per l'area di Gioia Tauro, elaborato dal Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività connesse allo sviluppo dell'area ampia di Gioia Tauro, approvato con decreto del presidente della regione Calabria n. 85 del 2008.

Il Piano, parafrasando quanto riportato poi nell'accordo di programma quadro (APQ) del settembre 2010, definisce una prospettiva strategica nuova, capace di proiettare il porto di Gioia Tauro dallo *status* attuale di porto di *transshipment* a polo logistico integrato, declinando le seguenti priorità strategiche: 1) preservare la *leadership* nel *transshipment*; 2) realizzare un sistema intermodale eccellente; 3) creare le condizioni per l'insediamento di grandi operatori logistici e industriali nazionali e internazionali, attraverso la realizzazione del polo logistico integrato costituito dal *terminal leader* nel *transshipment*, dal *gateway* ferroviario e dal distretto logistico.

Il Piano prevede che la priorità strategica di creare le condizioni per l'insediamento di grandi operatori logistici e industriali nazionali e internazionali debba concretizzarsi attraverso la realizzazione di un distretto logistico, inteso come insieme di interventi in grado di creare le condizioni necessarie a favorire l'insedia-

mento dei grandi operatori industriali e logistici, e in particolare:

1) la zonizzazione, con definizione delle destinazioni d'uso delle aree retroportuali in coerenza e in conformità con gli indirizzi del Piano;

2) la lottizzazione in linea con i requisiti dei grandi operatori, all'interno di una pianificazione complessiva dedicata di grandi dimensioni;

3) la definizione di procedure di insediamento e di gestione agevolate;

4) il potenziamento dei servizi alle imprese e alla persona (parcheggi, collegamenti con mezzi pubblici, poste, sportello bancario, mense, *hotel*);

5) la promozione del prodotto « Gioia Tauro » presso i principali operatori logistici mondiali del settore (*marketing* territoriale);

6) l'attivazione, nel medio termine, di un secondo *terminal* ferroviario destinato agli usi e alle esigenze specifici degli operatori della logistica.

L'APQ per Gioia Tauro contiene, dunque, l'obiettivo esplicito di creare le condizioni di sviluppo nell'area di Gioia Tauro. Malgrado questo, ad oggi i risultati sono stati deludenti. Anzi, se si considera la quantità di strumenti normativi, interventi dialettici, opinioni e proposte relativi allo sviluppo del retroporto e se si confronta tutto questo con l'assenza anche di un minimo risultato degno di nota, è lecito domandarsi cosa abbia impedito finora la nascita e lo sviluppo di iniziative economiche correlate al porto di Gioia Tauro.

A parte la questione delle infrastrutture, della sicurezza e della *governance*, che vanno comunque considerate, il nodo cruciale è rappresentato dalla necessità di stabilire un sistema di incentivi efficaci in favore delle imprese che intendono insediarsi nell'area di Gioia Tauro. La pioggia di contributi a fondo perduto nel corso degli anni ha favorito la costruzione di decine di capannoni ad oggi inutilizzati e ha dimostrato quanto sia poco efficace

puntare esclusivamente a incentivare la realizzazione di impianti produttivi o di magazzini, trascurando invece gli incentivi al funzionamento delle attività logistico-economiche, in un'area che paga un fortissimo disagio economico e sociale.

È concreto il timore che strumenti come i 50 milioni di euro di contributi a fondo perduto previsti dall'APQ per la realizzazione di nuove iniziative imprenditoriali, prossimi ad essere banditi dalla regione e dal Ministero dello sviluppo economico, possano far mancare ancora una volta l'obiettivo di sviluppo atteso, in assenza di altre misure che contribuiscano a ridurre anche i costi di esercizio d'impresa.

IL RETROPORTO E LA ZONA FRANCA ESISTENTE.

Il sistema logistico di Gioia Tauro si sviluppa su un territorio di circa 7,4 milioni di metri quadrati (m²) retrostante il porto e può essere scomposto in tre macroaree:

aree portuali: 2.400.000 m²;

zona franca: 800.000 m²;

aree della prima zona industriale (Asireg): 600.000 m²;

aree della seconda zona industriale (Asireg): 3.600.000 m².

Entro i confini dell'area demaniale sono insediate:

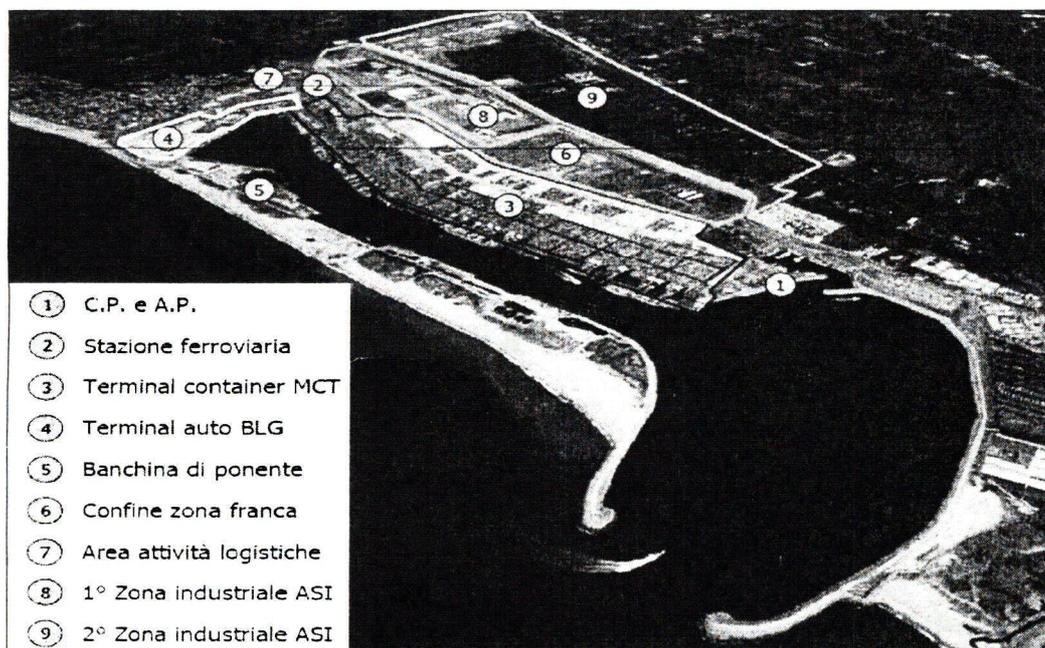
l'autorità portuale (dal 1998), la capitaneria di porto (dal 1997), l'ufficio dogana (circoscrizione di Reggio Calabria), la Guardia di finanza, la polizia, i carabinieri, i vigili del fuoco e la sanità marittima;

due attività terminalistiche: *Medcenter Container Terminal* e *BLG logistics Automobile Italia*;

aziende di servizi logistici (*InLog, Cold Global Service, Sea Work Service* eccetera);

aziende di servizi marittimi e accessori (*Contug, Serport, All Service, Container Repair GT* eccetera).

Figura 1 — Veduta aerea del porto di Gioia Tauro e delle aree del retroporto.



La legge della regione Calabria 26 febbraio 2002, n. 10, aveva promosso la costituzione di una società di scopo capitalizzata con 2,5 milioni di euro. La zona franca aperta di Gioia Tauro è stata quindi istituita con provvedimento dell'Agenzia delle dogane con protocollo n. 32534 del 1° agosto 2003.

L'attivazione dell'istituto della zona franca è avvenuta su richiesta dall'amministrazione provinciale, sulla base della considerazione che, citando le parole del provvedimento, «la richiesta è motivata dalla necessità di promuovere iniziative industriali e commerciali connesse con la movimentazione di merci e con il traffico dei *containers* nel porto di Gioia Tauro che rappresenta un centro logistico di estrema importanza nel bacino meridionale del Mediterraneo, costituendo, per la sua ubicazione strategica, un polo di smistamento proiettato verso i mercati del nord, sia nazionali che europei».

Le zone franche possono essere di tipo I o II e quella che è stata istituita nel 2003 nel porto di Gioia Tauro è di tipo II, che non necessita di recinzioni e nella quale i controlli doganali avvengono in maniera semplificata.

I vantaggi derivanti dall'implementazione di questa zona non si limitano alla semplificazione delle procedure doganali, ma permettono anche benefici di *cash-flow* derivanti dalla sospensione del pagamento dei dazi sui prodotti immessi fin quando questi non sono destinati alla libera circolazione se questa avviene nel territorio europeo.

Le attività permesse in una zona franca di tipo II sono quelle di stoccaggio delle merci a tempo illimitato (salvo alcune tipologie), semplici attività per preservare la merce, migliorarne la presentazione e pre-disporla alla distribuzione, oppure l'attività produttiva vera e propria o l'assemblaggio in regime di perfezionamento attivo da cui si generano prodotti compensatori.

La zona franca di Gioia Tauro occupa una superficie di circa 80 ettari, di cui risultano attualmente allocati soltanto 20 ettari, con risultati tra l'altro poco significativi.

A distanza di quasi dieci anni, la zona franca nel porto di Gioia Tauro è stata di fatto un fallimento.

Serve dunque una visione diversa, l'orientamento verso l'istituzione di una zona di attività logistica allargata, separata

comunque dal territorio europeo, in cui esistano condizioni realmente incentivanti per gli investitori: serve orientarsi verso l'istituzione di una ZES.

DALLA ZONA FRANCA ALLA ZES.

Nel mondo sono state realizzate numerose aree logistico-industriali (zone franche, *distripark* eccetera) situate nei retroporti di dieci realtà portuali, in cui sono svolte attività industriali, imprenditoriali, produttive e logistiche alimentate dalla presenza di merci movimentate dal porto adiacente.

Tali aree possono trovarsi all'interno delle zone franche o « *free trade zone* », come nel caso di Barcellona, Tangeri, Malta e Cádiz, che sono in generale delle aree separate dal resto del Paese, dove qualunque tipo di merce può venire immagazzinato senza subire tasse di importazioni e tasse locali. Si tratta di zone in cui si possono trovare aree attrezzate (magazzini) oppure appezzamenti di terreni non attrezzati. Solitamente le zone franche occupano una posizione strategica rispetto alle principali vie di comunicazione: l'aeroporto, il porto, la stazione ferroviaria per la merce e le principali autostrade.

Un'altra tipologia di aree destinate ad attività logistiche strettamente relative alla movimentazione di *container*, e perciò realizzate subito a ridosso dei *terminal* dei contenitori, sono le cosiddette « *logistic activity zone* » (ZAL), presenti nelle aree di retroporto dei *terminal container* iberici di Barcellona e di Valencia (vi è una ZAL anche ad Algeciras).

Molto simile al concetto di zona franca è quello invece del *distripark*, piattaforma logistica avanzata, situata in un'area allocata nei pressi dei *terminal* portuali e integrata con un sistema di trasporto intermodale. Il *distripark* è un'area dove è possibile la libera manipolazione delle merci, beneficiando di agevolazioni doganali, perché « *free area* » o « *free port* ».

Le aree logistico-industriali delle realtà portuali prese in considerazione sono in alcuni casi gestite da soggetti concessionari

(*developer*), che poi a loro volta affidano in concessione, per un determinato numero di anni variabile a seconda della realtà, appezzamenti di terreno o magazzini strutturati (superfici all'aperto o coperte) ai locatari *occupier* (imprese, società internazionali di trasporti e di logistica) che svolgono attività imprenditoriali, commerciali o di manipolazione, stoccaggio, manutenzione e riparazione delle merci, secondo le modalità previste in appositi regolamenti definiti dagli stessi *developer*.

I *developer* nei casi analizzati possono essere soggetti differenti:

1) consorzi industriali costituiti da enti pubblici e privati: come nei caso della zona franca di Barcellona o del Parco di Sagunto di Valencia. È sempre a gestione mista pubblico e privata quella dell'Antalya *free trade zone* in Turchia affidata a una società per azioni;

2) consorzi industriali costituiti da soli enti pubblici ad esempio per la gestione della zona franca di Cadice;

3) consorzi industriali costituiti da sole imprese private il caso dell'operativa zona franca aeroportuale di esportazione di Tangeri, nata come soggetto privato e in seguito trasformato in soggetto pubblico;

4) autorità portuali: nel caso delle ZAL del porto di Valencia e del porto di Barcellona, del *fos distripark* del *terminal* di Graveleau a Marsiglia e della zona franca di Trieste;

5) società private internazionali investitrici: è il caso della gestione della JAFZA *international*, già gestore della *free zone* di Dubai, ed è anche il caso della Malta *freeport corporation Ltd*, società a responsabilità limitata, che gestisce e regola gli affari delle società e delle imprese economiche e industriali locatarie nella *freeport zone* di Malta.

I vari modelli presentati, ed esistenti su scala mondiale, di fatto presentano numerosi punti di raccordo, ma il modello di sviluppo ritenuto più idoneo per Gioia

Tauro è tuttavia quello che viene definito ZES.

UNA ZES PER GIOIA TAURO.

Una ZES è una zona all'interno di una nazione in cui sono applicate specifiche leggi finanziarie ed economiche. Le leggi sono redatte con l'obiettivo di attrarre investitori stranieri che potrebbero essere interessati a far affari in una zona dove ricevono un trattamento di favore. Alcune delle ZES più estese si trovano in Cina, dove il Governo ha avviato l'istituzione di tali aree dal 1980, ma ci sono esempi anche in Europa (regione di Madeira; Lettonia), anche se numerose *free trade zone* in realtà hanno caratteristiche analoghe alle ZES. All'interno della ZES le tasse sono ridotte e possono essere anche eliminate completamente e le aziende pagano tariffe più basse.

L'idea alla base di una ZES è che essa può essere in grado di stimolare una rapida crescita economica. Attrahendo gli investitori stranieri, le nazioni possono attingere ricchezze provenienti da altro Paesi per migliorare le loro economie e condizioni di vita. Tali zone possono svilupparsi molto rapidamente, attirando lavoratori provenienti da tutta l'area di riferimento. Numerose nazioni hanno sperimentato un *boom* economico a causa delle ZES. L'istituzione di una ZES nell'area di Gioia Tauro potrebbe interessare sia la zona franca attualmente esistente che le aree industriali e portuale, in totale fino a un massimo di 700 ettari.

Una ZES, in generale, dovrebbe garantire prevalentemente i seguenti vantaggi economici per le imprese che intendono operare:

a) incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali;

b) agevolazioni doganali: sospensione del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e dei dazi e semplificazione delle procedure doganali;

c) esenzione fiscale: esenzione o riduzione dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) e dell'imposta sul

reddito delle società (IRES), dell'imposta municipalizzata propria (IMU), del tributo comunale sui rifiuti e sui servizi (TARES) e di altre imposte o tasse;

d) esenzioni o deroghe alla regolamentazione sui contratti di lavoro: esenzione o riduzione degli oneri sociali sulle retribuzioni;

e) disponibilità di terreni a canoni di locazione ridotti e utenze a tariffe agevolate.

In gran parte dei casi descritti, l'introduzione di agevolazioni specifiche non può essere liberamente decisa dai Governi nazionali, ma sono necessari provvedimenti *ad hoc*, per i quali potrebbe essere richiesta la notifica alla Commissione europea per la verifica di coerenza con le normative europee, in particolare con l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in materia di aiuti di Stato.

Occorre precisare che le eventuali agevolazioni, non solo favorirebbero il rilancio di un'area economicamente depressa, ma permetterebbero anche di consolidare le attività di *transshipment*, che comunque rimangono il motore primario di tutto lo sviluppo economico dell'area, favorendo la capacità del porto di Gioia Tauro di competere con i porti del nord Africa, ovvero con Paesi extra-europei.

La ZES appare dunque la ricetta ideale per rilanciare i *foreign direct investment* in Italia, cioè gli investimenti esteri in Italia catalizzando l'interesse dei grandi gruppi internazionali che oggi non sono in Italia e creando, dunque, occupazione e sviluppo economico. Tali benefici sono attesi in misura nettamente superiore alle perdite che l'erario sostiene per realizzare il sistema di incentivazione dal momento che si tratta di entrate fiscali oggi inesistenti.

In altre parole, se si considerano soltanto i benefici e gli oneri marginali che derivano dall'istituzione di una ZES a Gioia Tauro, il saldo rimane di gran lunga favorevole.

Alcune considerazioni si possono fare, in particolare, per dazi e per imposte

dirette e per il pagamento dei contributi a carico del datore di lavoro.

IRES. Attualmente, la legislazione italiana non prevede la possibilità di ridurre l'IRES. Per favorire la nascita di nuove imprese nella ZES è necessario un provvedimento legislativo *ad hoc*.

Alcuni progetti di legge (atti Senato nn. 1662, 2557 e 2335), presentati alla Camera negli anni 1996-1997 in relazione all'istituzione della zona franca a Gioia Tauro, prevedevano anche una ridotta imposizione fiscale, ipotizzando un regime di tassazione basato su un'imposta sostitutiva (5 o 10 per cento), nonché un'ulteriore esenzione nel caso di utili reinvestiti.

Questo tipo di iniziative non andarono a buon fine ed è evidente che la riproposizione di un analogo percorso non può prescindere da una notifica all'Unione europea.

Il Codice di condotta in materia di tassazione delle imprese per le misure fiscali del 1997 prevede una serie di principi che dovrebbero guidare i Governi nazionali in materia di imposte sul reddito delle imprese:

a) fatte salve le competenze rispettive dell'Unione europea e degli Stati membri, il codice si applica alle misure che hanno o che possono avere una sensibile incidenza sull'ubicazione di attività imprenditoriali nel territorio dell'Unione. Le attività imprenditoriali comprendono anche tutte le attività svolte all'interno di un gruppo di società. Le misure fiscali alle quali si applica il codice prevedono le disposizioni legislative o regolamentari nonché le pratiche amministrative;

b) entro l'ambito di applicazione di cui alla lettera a), vanno considerate potenzialmente dannose e pertanto coperte dal codice le misure fiscali che determinano un livello d'imposizione effettivo nettamente inferiore, compresa l'imposizione di entità zero, ai livelli generalmente applicati nello Stato membro interessato. Tale livello d'imposizione può risultare dall'aliquota fiscale nominale, dalla base imponibile o da altri elementi pertinenti.

Nel valutare il carattere pregiudizievole di tali misure si deve tenere conto, tra l'altro, delle seguenti caratteristiche:

1) se le agevolazioni sono riservate esclusivamente ai non residenti o per transazioni effettuate con non residenti;

2) se le agevolazioni sono completamente isolate dall'economia nazionale, in modo da non incidere sulla base imponibile nazionale;

3) se le agevolazioni sono accordate anche in mancanza di qualsiasi attività economica effettiva e di una presenza economica sostanziale all'interno dello Stato membro che offre tali agevolazioni;

4) se le norme di determinazione dei profitti derivanti dalle attività interne svolte da un gruppo multinazionale si discostano dai principi generalmente riconosciuti a livello internazionale e, in particolare, dalle norme concordate in sede di Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE);

5) se le misure fiscali difettano di trasparenza, compresi i casi in cui le norme giuridiche sono applicate in maniera meno rigorosa e in modo non trasparente a livello amministrativo.

Quanto esposto evidentemente va messo in relazione con l'articolo 107 del TFUE che, in materia di aiuti di Stato, prevede che sono compatibili con il mercato comune:

gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita è anormalmente basso o si registra una grave forma di sottoccupazione;

gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;

gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di alcune attività o regioni economiche, sempre che non alterino le con-

dizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

Dal quadro descritto non sembra affatto improponibile la definizione di strumenti di politica fiscale che permettano il rilancio dell'area di Gioia Tauro, un'area economicamente depressa in una regione, la Calabria, che paga un indubbio ritardo di sviluppo economico, continuando a rientrare tra le regioni dell'obiettivo Convergenza.

Le ultime linee guida per gli aiuti regionali approvate dall'Unione europea, per il periodo 2007-2013 (IP/05/1653 e 2006/C 54/08), confermano purtroppo che la Calabria, insieme alla Puglia, risultano ancora essere tra le regioni più povere anche al livello dell'Europa allargata, con meno del 75 per cento di prodotto interno lordo (PIL) *pro capite* rispetto alla media dell'Unione europea con 25 Stati membri e, pertanto, ammissibili ad aiuti regionali (in particolare la Calabria) per gli importi massimi concedibili di aiuto in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE, anche per aiuti funzionali (aiuti regionali volti a ridurre le spese correnti delle imprese).

Il tasso di disoccupazione oltre il 25 per cento contribuisce evidentemente ad aggravare a situazione sociale ed economica.

IRAP. L'IRAP, istituita con il decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, prevede una base imponibile determinata dal valore netto della produzione, ossia dalla differenza tra il valore e il costo della produzione. Il grande problema è che nei costi della produzione non vanno considerati i costi del lavoro dipendente, né le perdite finanziarie causate da crediti persi o da interessi pagati.

È proprio questo il punto fondamentale che ha fatto dell'IRAP una delle imposte più contestate e discusse: pagare sul valore della produzione senza tenere conto dei costi del personale significa far pagare l'imposta anche a chi, magari, è in passivo.

Di fatto la consapevolezza di questa anomalia è ben evidente in vari provvedi-

menti legislativi che hanno avuto lo scopo di « ammorbidire » questo effetto, consentendo in una qualche misura la deducibilità di parte dei costi del personale (ad esempio il cosiddetto « cuneo fiscale »).

Il comma 1 dell'articolo 2 del cosiddetto « decreto salva Italia » (decreto legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011) ha riconosciuto il diritto alla deduzione dal reddito imponibile, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) e dell'IRES, dell'intero ammontare dell'IRAP relativo alle spese per il personale dipendente e assimilato, al netto delle deduzioni spettanti in base all'articolo 11 del decreto legislativo n. 446 del 1997.

La misura integra e sostituisce, abrogandola per la parte relativa alle spese del personale, quella introdotta dall'articolo 6 del decreto-legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, con cui, in deroga al principio generale di indeducibilità dell'IRAP dalle imposte statali, era stata per la prima volta consentita, ai fini delle imposte sui redditi, la parziale deducibilità, nella misura del 10 per cento, dell'IRAP versata in relazione alla quota imponibile degli interessi passivi e degli oneri assimilati, al netto degli interessi attivi e dei proventi assimilati, unitamente alla quota imponibile delle spese per il personale dipendente e assimilato.

Altre misure recenti hanno introdotto la possibilità, a partire dal 2012, di dedurre, ai fini dell'IRAP, il costo di nuovi contratti a tempo indeterminato di lavoratrici e di giovani sotto i 35 anni di età.

In un contesto di crescente confusione sull'applicazione dell'IRAP appare necessario poter adottare provvedimenti che tendano a ridurre o a eliminare temporaneamente l'IRAP a carico di potenziali nuove imprese che intendano avviare una nuova attività nella ZES di Gioia Tauro.

ONERI DOGANALI. Nelle operazioni commerciali di *import* ed *export*, una delle voci di maggior rilevanza e di cui tenere conto è quella relativa ai dazi doganali.

I dazi sono imposte, normalmente espresse in percentuale del valore delle merci, che colpiscono i prodotti importati all'atto della loro immissione in libera pratica nel territorio doganale dello Stato. Per immissione in libera pratica si intende l'espletamento di tutte le pratiche doganali (tra cui il pagamento del dazio relativo ai prodotti commercializzati), atte a introdurre la merce nel territorio dello Stato destinatario, liberandola degli obblighi doganali e permettendole di circolare liberamente, fatta eccezione per quanto riguarda il pagamento di specifiche imposte di carattere fiscale (IVA, accise, imposte di consumo) dovute allo Stato di destinazione per la sua immissione in consumo.

È evidente che un'azienda straniera che decidesse di operare nell'area retro portuale di Gioia Tauro, dovendo acquistare beni provenienti da diversi Paesi, anche extra-europei, si troverebbe davanti al problema di anticipare il pagamento dei dazi, oltre che dell'IVA, ancora prima di poter rivendere i prodotti o che le materie prime subiscano le lavorazioni necessarie per mettere in commercio il prodotto finito.

Per tali ragioni esiste il regime del deposito doganale che è il luogo, autorizzato dall'autorità doganale e sottoposto al suo controllo, deputato ad immagazzinare merci non europee e senza che esse siano assoggettate ai dazi di importazione, all'IVA o a qualsiasi altra imposizione o restrizione quantitativa eventualmente prevista per la loro immissione in libera pratica.

Il regime del deposito doganale è un regime economico sospensivo in quanto, durante lo stoccaggio della merce nel deposito, il pagamento dei diritti doganali resta sospeso e la procedura sospensiva consente di negoziare le merci giacenti nel deposito come se si trovassero ancora all'estero.

L'utilizzo del deposito doganale offre indubbiamente agli operatori economici interessanti facilitazioni in quanto favorisce il commercio, soprattutto di transito, consentendo in qualsiasi momento la spedizione all'estero delle merci depositate

e la loro vendita sul territorio nazionale, scegliendo il momento più vantaggioso dal punto di vista remunerativo. Inoltre dà la possibilità di effettuare acquisti nel momento in cui l'offerta nel mercato esterno è più favorevole e di vendere quando la domanda nel mercato interno o esterno è più propizia.

Accanto al regime del deposito doganale, che favorisce sostanzialmente le attività commerciali, il Codice doganale europeo prevede anche il regime di perfezionamento attivo, che dà la possibilità all'operatore interessato di sottoporre, all'interno dell'Unione europea, le merci non europee a qualsiasi trattamento per la riparazione, la messa a punto e la trasformazione, senza l'obbligo del pagamento dei diritti doganali (dazi ed IVA) e senza che alla merce in oggetto siano applicate misure di politica commerciale.

È chiaro che per incentivare l'insediamento di nuove imprese nel retroporto di Gioia Tauro, sia di natura logistica che industriale, non si può fare a meno di immaginare l'esistenza di regimi doganali favorevoli come quelli descritti, peraltro già sufficientemente regolamentati.

FISCALIZZAZIONE DEGLI ONERI SOCIALI.

In considerazione dell'enorme divario esistente tra i costi del personale nel porto di Gioia Tauro rispetto a quello dei porti concorrenti del nord Europa è necessario adottare un provvedimento che permetta, nel breve termine, di riequilibrare il confronto garantendo da un lato la continuità operativa del *terminal* di *transhipment*, e quindi del porto, e dall'altro lo sviluppo di una zona franca ad alta densità di imprese.

La richiesta avanzata da tempo da parte dei *terminal* di *transhipment* (Gioia Tauro, Cagliari, Taranto) e delle associazioni di categoria (Assologistica) è quella ridurre gli oneri sociali a carico delle imprese che gestiscono i *terminal* di un importo pari al 45 per cento del totale dei contributi. Evidentemente lo Stato si dovrà fare carico del versamento di questa parte di contributi.

L'intervento in oggetto è stato dunque prospettato finora per garantire la continuità produttiva delle aziende di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 che operano nei porti italiani del sud Italia caratterizzati dalla prevalenza delle attività di trasbordo di contenitori (+ del 75 per cento del traffico annuale).

Questo tipo di intervento deriva da soluzioni analoghe già sperimentate in altri contesti, in particolare nel settore del cabotaggio, e può risultare uno dei fattori chiave per la reale incentivazione all'inseadimento di nuove imprese nell'area portuale e retroportuale di Gioia Tauro.

Tuttavia, la riduzione dei costi del lavoro è una delle condizioni fondamentali per definire un quadro di incentivi che possano realmente attrarre investitori stranieri ma anche nazionali.

LE ZONE FRANCHE E LE ZES NEI PESI DELL'UNIONE EUROPEA.

L'attenzione della Commissione europea sulla corretta erogazione di aiuti di Stato è sempre molto alta.

Ogni Stato membro dell'Unione europea ha l'obbligo di comunicare in tempo utile i progetti di sgravi che intende adottare, fermo restando che nelle more del procedimento, lo Stato membro non può dare esecuzione agli interventi prima che l'istruttoria sia pervenuta al suo termine producendo la decisione finale.

Questo presupposto, nel corso degli anni, è stato spesso utilizzato dai rappresentanti politici nazionali come motivo per non perseguire con convinzione iniziative e proposte di sviluppo dell'area di Gioia Tauro, perché ritenute in contrasto con le normative europee in materia di aiuti di Stato.

Eppure, in Europa ci sono esempi che dimostrano la possibilità di adottare provvedimenti speciali per favorire lo sviluppo di aree disagiate. L'assenza di armonizzazione della legislazione degli Stati membri dell'Unione europea in materia di fiscalità ha consentito la nascita di regimi fiscali, ossia di aree geografiche o settoriali che hanno goduto di una tassazione effettiva notevolmente inferiore rispetto alle medie

nazionali. A volte territori già caratterizzati da regimi doganali particolarmente favorevoli, in funzione della loro perifericità rispetto all'insieme dell'Unione europea o delle loro condizioni economiche disagiate, hanno ottenuto le necessarie autorizzazioni europee per poter aggiungere a tali vantaggi un regime fiscale speciale, creando una situazione che non va confusa con i paradisi fiscali extra-europei.

Negli ultimi tempi anche la Grecia ha manifestato il suo interessamento verso l'istituzione di ZES come strumenti eccezionali per lo sviluppo di aree depresse ma con forti potenzialità legate alla presenza di porti di rilievo.

Recentemente, secondo quanto riportato su articolo del «*Financial Times*», il Premier greco Samaras ha sottolineato, durante i colloqui avuti con i leader tedeschi e francesi, che la Grecia ha bisogno del sostegno dei suoi *partner* per gettare le basi per la crescita futura all'interno dell'euro zona.

Ha aggiunto, però, che insieme ai tagli alle spese, l'istituzione di ZES darebbe uno slancio all'economia reale, creando la possibilità di operare all'interno di un regime speciale per attrarre investimenti e aumentare le esportazioni. Tutto questo potrebbe avvenire proprio nei pressi del porto di Pireo dove è operativo un gran *terminal container*.

Il caso di Madeira (Portogallo). La Costituzione portoghese del 1976 garantisce un'ampia autonomia politica e amministrativa alla regione di Madeira, costituita da un insieme di isole, ferma restando la sua soggezione alla normativa e alle autorità di governo portoghesi.

La posizione periferica e le particolari condizioni socio-economiche dell'isola hanno reso necessaria l'adozione di un regime di agevolazioni dirette a consentire il graduale raggiungimento di un livello di sviluppo assimilabile a quello delle regioni dell'Europa continentale. Inizialmente, tale obiettivo è stato perseguito con l'istituzione, nel 1980, di una *free trade zone* (FTZ), paragonabile al modello della ZES, all'interno della quale le merci potevano circolare liberamente, creando condizioni

di particolare favore per lo sviluppo dell'industria e dell'occupazione. Successivamente, intorno alla FTZ, è stato realizzato un vero e proprio sistema economico autonomo, denominato « *International business centre* » (IBC).

Con l'ingresso del Portogallo nell'Unione europea, avvenuto nel 1986, si rese necessaria la « negoziazione », tra le autorità portoghesi e quelle europee, del particolare regime di agevolazioni introdotto che, ovviamente, costituiva una chiara ipotesi di aiuto di Stato, in linea generale vietato dalla normativa europea (articoli 107 e seguenti del TFE). Gli accordi stipulati per inquadrare l'ordinamento della regione autonoma di Madeira nell'ambito dell'Unione europea hanno consentito il mantenimento delle agevolazioni fino al 31 dicembre 2011, riconoscendo la funzionalità del regime introdotto e la sua capacità di favorire il graduale superamento delle condizioni di ritardo nello sviluppo socio-economico della regione.

Lo schema degli aiuti di Stato della durata di venticinque anni prevedeva e prevede un programma di verifica periodica da parte della Commissione europea (avvenuta di fatto ogni cinque anni) dell'incidenza di tali aiuti sullo sviluppo socio-economico della regione.

Le società operanti nell'ambito della FTZ beneficiano, in aggiunta alle esenzioni o agevolazioni fiscali relative alle imposte sui redditi, di notevoli vantaggi anche in materia di dazi doganali: le materie prime e i prodotti semilavorati importati nella FTZ sono esenti dal dazio di importazione se destinati alla trasformazione *in loco* in nuovi prodotti che, essendo per questo considerati fin dall'origine europei, sono esenti da dazi di importazione al momento della loro immissione nel mercato dell'Unione europea.

Le specifiche normative adottate per la regione di Madeira, in relazione a operazioni concluse con soggetti non portoghesi, prevedono tra l'altro:

a) per le società, l'integrale esenzione dalle:

imposte sul reddito;

imposte sulle plusvalenze;

imposte sui trasferimenti immobiliari di terreni e di fabbricati acquistati per lo svolgimento di attività economiche nella FTZ;

imposte locali;

b) per i soci, l'integrale esenzione dalle:

imposte sulle cessioni a titolo oneroso o gratuito di azioni o di quote;

imposte sui *capital gain* derivanti da operazioni sul capitale;

imposte sui proventi derivanti da rapporti di finanziamento con le rispettive società.

Il caso delle *special economic zone* in Lettonia. La Lettonia, grazie alla sua posizione geografica strategica, costituisce per i Paesi dell'Europa occidentale la principale porta di ingresso verso gli altri Paesi baltici. Il Paese rientra negli obiettivi di sostegno della programmazione europea 2007-2013, finalizzati all'attrazione di investimenti, in particolare nell'innovazione e nella tecnologia.

La Lettonia fa parte dell'Unione europea dal 2004 e possiede due zone franche situate a Rezekne e a Liepaja, oltre a 2 porti franchi, di cui uno nella capitale Riga.

Le due zone franche della Lettonia assumono la formale definizione di ZES e le imprese che vi operano godono di numerosi vantaggi.

Ai sensi della legge sull'applicazione delle imposte nei porti franchi e nelle ZES, è dunque applicato un regime fiscale speciale alle aziende che operano nelle ZES di Liepaja e di Rezekne.

Le esenzioni fiscali applicabili o le condizioni favorevoli includono, tra le altre cose:

lo sconto dell'80 per cento sulla tassa immobiliare;

lo sconto dell'80 per cento sull'imposta sul reddito delle società;

lo sconto dell'80 per cento sulla ritenuta alla fonte per dividendi;

l'esenzione dell'IVA per la maggior parte dei beni e dei servizi forniti alle imprese nelle zone franche o esportati al di fuori di esse.

Nell'allegato alla presente relazione è riportato l'elenco integrale delle zone franche presenti nei Paesi dell'Unione europea. La denominazione *free zone* non è esauritiva in quanto in molte zone, oltre alle esenzioni dogana, prevedono altre agevolazioni di natura fiscale per cui la denominazione di ZES sarebbe più aderente alle caratteristiche reali di alcune di queste, come nel caso della regione di Madeira.

Si può osservare la quantità rilevante di zone franche nei Paesi dell'est (quattro in Lituania, sei in Romania e sette in Polonia), e comunque la presenza in gran parte dei Paesi dell'Unione europea ferma restando la necessità di distinguere le zone franche dove esistono vantaggi di natura prevalentemente doganale, da quelle in cui invece si può beneficiare di numerose altre agevolazioni (fiscali, sugli investimenti, sui servizi eccetera).

LA PROPOSTA DI LEGGE.

La Calabria è una regione che rientra ancora nell'obiettivo Convergenza, quindi

tra quelle maggiormente interessate a provvedimenti utili per il rilancio economico-sociale e al superamento del *gap* con altre regioni italiane ed europee. La piana di Gioia Tauro, all'interno del territorio calabrese, è una delle aree caratterizzate da maggiore ritardo nello sviluppo economico. La presenza di una grande porto di *transshipment* non ha finora permesso di esprimere le potenzialità enormi di sviluppo che invece sono strettamente collegate alla presenza di *terminal* in cui circolano enormi quantità di merci provenienti da tutto il mondo. Molti dei provvedimenti nazionali ed europei adottati nel corso del tempo si sono rivelati finora insufficienti per garantire lo sviluppo (legge n. 488 del 1999, APQ eccetera).

L'area retroportuale offre enormi opportunità di sviluppo per la disponibilità di spazi e di collegamenti alla rete stradale e ferroviaria, oltre che per la vicinanza a uno dei più grandi porti del Mediterraneo.

È necessario, quindi, introdurre misure di incentivazione allo sviluppo dell'area attraverso strumenti che favoriscano l'attrazione di investitori internazionali e, quindi, l'avvio di iniziative logistico-industriali nell'area di Gioia Tauro.

ALLEGATO

**Free zones in existence and in operation in the Community,
as notified by the Member States to the Commission**

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
Austria	None	None	
Belgium	None	None	
Bulgaria	<p>“Свободна безмитна зона - Бургас” АД 8000 Бургас, ул. “Трапезица” № 5, п.к.154</p> <p>Free Zone Bourgas Plc 8000 Bourgas 5, Trapezitsa Street P.O.Box 154</p>		<p>Митница Бургас 8000 Бургас, ул. “Княз Ал. Батенберг” № 1 тел. +359 56 876121, +359 56 876122 факс +359 56 844188, +359 56 847205 Email: mburgas@unacs.bg</p> <p>Customs House of Bourgas 8000 Bourgas 1, Kniaz Alexander Batenberg Street Tel: +359 56 876121, +359 56 876122 Fax: +359 56 844188, +359 56 847205 Email: mburgas@unacs.bg</p>
	<p>“Свободна зона – Видин” Е.А.Д 3700 Видин, Северна промишлена зона</p> <p>Free Zone Vidin Plc 3700 Vidin North Industrial Zone</p>		<p>Митница Лом 3600 Лом ул. “Дунавска” № 44 тел. +359 971 66800 +359 971 66801 факс +359 971 66801 Email: customs.lom@d4200.customs.bg</p> <p>Customs House of Lom 3600 Lom 44, Dunavska Street Tel: +359 971 66800, +359 971 66801 Fax: +359 971 66801 Email: customs.lom@d4200.customs.bg</p>
	<p>“Свободна безмитна зона – Драгоман” АД 2210 Драгоман, ул. “Захарн Стоянов” № 16</p>		<p>Митница Столична 1202 София ул. „Веслец” №84 тел. +359 2 9859 4652</p>

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
	Free Zone Dragoman Plc 2210 Dragoman 16.Zahari Stoianov Street		факс +359 2 931 0697 Email: mo@5999.customs.bg Customs House Stolichna 1202, Sofia 84, Veslets Street Tel: +359 2 9859 4652 Fax: +359 2 931 0697 Email: mo@5999.customs.bg
	“Свободна зона – Пловдив” АД 4003 Пловдив, Карловско шосе, ул. “Васил Левски” № 242а п. к. 75 Free Zone Plovdiv Plc 4003 Plovdiv 242a, Vasil Levski Street (Karlovsko Shose) P.O.Box 75		Митница Пловдив 4004 Пловдив ул. “Кукленско шосе” № 32 тел. +359 32 606231, +359 32 606275 факс + 359 32 906240 Email: delovodstvo.plovdiv@d3999.customs.bg Customs House of Plovdiv 4004 Plovdiv 32, Kuklensko Shose Street Tel: +359 32 606231, +359 32 606275 Fax: + 359 32 906240 Email: delovodstvo.plovdiv@d3999.customs.bg
	“Свободна зона – Русе” ЕАД 7000 Русе, бул. “Тутракан” № 71, п.к.107 Free Zone Rousse Plc 7000 Rousse 71, Tutrakan Blvd. P.O.Box 107		Митница Русе 7004 Русе, бул. “Липник” № 117 тел. +359 82 816202, +359 82 816203 факс +359 82 816262 Email: msa@d4000.customs.bg Customs House of Rousse 7004 Rousse 117, Lipnik Blvd. Tel: +359 82 816202, +359 82 816203 Fax: +359 82 816262 Email: msa@d4000.customs.bg
	“Свободна зона - Свиленград” ЕАД 6500 Свиленград, бул. “България” № 60 Free Zone Svilengrad Plc 6500 Svilengrad 60, Bulgaria Blvd.		Митница Свиленград 6500 Свиленград кв. “Кап. Петко войвода” ул. “Асен Илиев” № 4 тел. +359 379 73000 тел/факс +359 379 73030 Email: tmu.msa@d3100.customs.bg Customs House of Svilengrad 6500 Svilengrad Kapitan Petko Voivoda Quarter 4, Asen Iliev Street Tel: +359 379 73000 Tel./Fax: факс +359 379 73030

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
			Email: tmu.msa@d3100.customs.bg
Cyprus		Limassol Free Port Area	Director Department of Customs & Excise Corner M. Karaoli and Gr. Afxentiou 1096 Nicosia Tel: + 35722601713 Tel: + 35722601705 Fax: + 35722302031
		Larnaca Free Port Area	Director Department of Customs & Excise Corner M. Karaoli and Gr. Afxentiou 1096 Nicosia Tel: + 35722601713 Tel: + 35722601705 Fax: + 35722302031
Czech Republic	Free zone Ostrava akciová společnost, Mošnov 313, 742 51 Mošnov IČ: 136 42 693		Customs office Mošnov, Areál letiště 742 51 Mošnov phone: + 420 556 768 500 podatelna046300@cs.mfcr.cz
	GRADDO, a.s., U Bulhara, 11000 Praha 1 IČ 005 45 937		Customs office Zlín, Zarámí 4463, 762 34 Zlín, phone: +420 577 054 200, podatelna136600@cs.mfcr.cz
	AWT Čechofracht a.s. Opletalova 37/1284 Praha 1, 111 21 IČ: 00001066		Customs office Praha 2, K Hrušovu 293/2, 102 00 Praha 10 phone: +420 281 004 282, podatelna176400@cs.mfcr.cz
	Free zone Pardubice a.s., Pardubice U Panasonicu 375 PSČ 530 06 IČ: 601 12 255		Customs office Pardubice, Palackého 2659, 530 02 phone: +420466 797 303 podatelna066300@cs.mfcr.cz
	Merka Spedition, s. r.o., Vážní 857, 500 03 Hradec Králové IČ: 150 63 828		Customs office Hradec Králové, Vážní 1000, 500 03 Hradec Králové phone: +420 495 540 821 podatelna066100@cs.mfcr.cz
	ESCES spol. s r.o., Tiskařská 563/6, Praha 10 IČ 480 39 471		Customs office Praha 2, K Hrušovu 293/2, 102 00 Praha 10 phone: +420 281 004 282, podatelna176400@cs.mfcr.cz

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
	SPEDQUICK s. r.o., Vinohrady, Závěšova 2518 Praha 4, 140 00. IČ: 005 53 018		Customs office Děčín, Husovo náměstí 111, 40590 Děčín 4 phone: +420 412 709 140 podatelna051200@cs.mfer.cz
	B.F.C.W. Logistics s.r.o. - Štolcova 799/56 Brno 618 00 IČ: 277 23 631		Customs office Brno, Řípská 9, 62705 Brno-Slatina phone: + 420 548139111 posta0162@cs.mfer.cz
	PST CLC a.s., Nádražní 969/112, 702 00 Ostrava- Moravská Ostrava IČ : 253 97 249		Customs office Praha D 8, Pražská 180, 250 66 Zdiby Phone : + 420 296335204 podatelna1765@cs.mfer.cz
		INTER EXPRES servis s.r.o. Lnářská 872, 396 01 Humpolec IČ: 25168126	Customs office Jihlava, Střítež č.p. 5, 588 11 Střítež u Jihlavy phone: + 420 567 215 036. posta2163@cs.mfer.cz
Denmark	SKAT Copenhagen		Danish Tax and Customs Administration SKAT Copenhagen Customs Authorisation Division Aarhus Lyseng Allé 1 DK-8270 Højbjerg Denmark Phone: +45 72 22 18 18 E-Mail: enhedsbevilling- udveksling@skat.dk
Estonia	Muuga Free Zone		Northern Tax and Customs Centre Endla 8 TALLINN 15177 TEL: +372 676 1200 FAX: +372 676 1111 E-mail: pohja@emta.ee
	Sillamäe Free Zone		Eastern Tax and Customs Centre Vestervalli 7 NARVA 20307 TEL: +372 676 3800 FAX: +372 676 3610 E-mail: ida@emta.ee
		Valga Free Zone	Southern Tax and Customs Centre Sõpruse pst 4 TARTU 50050

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
			TEL: +372 6764100 FAX: +372 6764105 E-mail: louna@emta.ee
	Paldiski free zone		Northern Tax and Customs Centre Endla 8 TALLINN 15177 Phone: +372 676 1200 Fax: +372 676 1111 E-mail: pohja@emta.ee
Finland	Hangon Vapaasatama (Hanko Freeport)		Eteläinen tullipiiri PL 62 FI-00501 HELSINKI
		Haminan vapaa-alue (Hamina Free Zone)	Lappeenrannan tulli PL 66 FI-53501 LAPPEENRANTA
		Lappeenrannan vapaa-alue (Free Zone of Lappeenranta)	Lappeenrannan tulli PL 66 FI-53501 LAPPEENRANTA
		Turun vapaa-alue (Turku Free Zone)	Turun tulli PL 386 FI-20101 TURKU
France	Zone franche du Verdon – Port de Bordeaux (Free Zone of Verdon – Port de Bordeaux)		Direction interrégionale des douanes de Bordeaux 1. Quai de la Douane BP 60 F-33024 BORDEAUX Tel: +33-05-57 81 03 60 Fax: +33-05-56 44 82 46
	Zone franche de Guyane		Direction régionale des douanes de Guyane 8, rue Louis Blanc F- 97 305 Cayenne tel : +594-5 94 29 74 74 fax : +594- 5 94 29 74 52
Germany	Freihafen Bremerhaven (Freeport of Bremerhaven)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 BREMEN Tel: 0421-38.97.0 Fax: 0421-38.97 116 E-Mail: poststelle@hzabb.bfinv.de
	Freihafen Cuxhaven (Freeport of Cuxhaven)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Str. 2 D-26135 OLDENBURG Tel: 0441-2 10 25-0 Fax: 0441-2 10 25 26 E-Mail: poststelle@hzaol.bfinv.de

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
		Freihafen Deggendorf (Freeport of Deggendorf)	Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 LANDSHUT Tel: 0871-806 0 Fax: 0871-806 500 E-Mail: poststelle@hzala.bfinv.de
		Freihafen Duisburg (Freeport of Duisbourg)	Hauptzollamt Duisburg Köhnenstraße 5 - 11 D-47051 DUISBURG Tel: 0203-71 34 0 Fax: 0203-71 34 111 E-Mail: poststelle@hzadu.bfinv.de
	Freihafen Hamburg (Freeport of Hamburg)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Veddeler Damm 11 D-20539 HAMBURG Tel: 040-78085 0 Fax: 040-78085 222 E-Mail: poststelle@hzahh-hafen.bfinv.de
Greece	(Free zone of Piraeus)		Hellenic Democracy Ministry of Finance GD of customs & excise Division 19 th Section C Office no: 309 Kifisias 124 Av. Athens GR - 115 26 E-Mail: d19diadi@otenet.gr Information: Ioannis Polytakis Tel: 0030 2106987444
	(Free zone of Thessaloniki)		Hellenic Ministry of Finance GD of customs & excise Division 19 th Section C Office no: 309 Kifisias 124 Av. Athens GR - 115 26 E-Mail: d19diadi@otenet.gr
	(Free Zone of Heraclion)		Hellenic Ministry of Finance GD of customs & excise Division 19 th Section C Office no: 309 Kifisias 124 Av. Athens GR - 115 26 E-Mail: d19diadi@otenet.gr

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
	Free Zone of Platigiali Astakos Etoloakarnanias		Hellenic Ministry of Finance GD of customs & excise Division 19 th Section C Office no: 309 Kifisias 124 Av. Athens GR - 115 26 E-Mail: d19diadi@otenet.gr
Hungary	None	None	
Ireland		Ringaskiddy Free Port	Secretary Department of the Marine and Natural Resources, Leeson Lane, DUBLIN 2 IRELAND
		Shannon Free Zone	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment, Kildare Street, DUBLIN 2 IRELAND
Italy	Punto franco di Trieste (Free Zone of Trieste)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfilii, 1 I-34132 TRIESTE
	Punto franco di Venezia (Free Zone of Venice)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regione Veneto Via R. Cavalcavia, 16/18 I-30172 VENEZIA Mestre
		Zona franca di Gioia Tauro	Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Campania e Calabria via A. De Gasperi, 20 – 80133 Napoli
Latvia	Rīgas brīvosta (Freeport of Riga)		State Revenue Service National Customs Board Customs Control Points division of Riga 11.novembra krastmala 17, Riga LV-1841, Latvia
	Liepājas speciālā ekonomiskā zona (Liepaja Special Economic Zone)		State Revenue Service National Customs Board Customs Control Points division of Kurzeme Sarkanmuižas dambis 25a, Ventspils LV-3601, Latvia

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
	Ventspils brīvosta (Freeport of Ventspils)		State Revenue Service National Customs Board Customs Control Points division of Kurzeme Sarkanmuižas dambis 25a, Ventspils LV-3601, Latvia
	Rēzeknes speciālā ekonomiskā zona (Rezekne Special Economic Zone)		State Revenue Service National Customs Board Customs Control Points division of Kurzeme Rīgas iela 4/6, Daugavpils, LV-5401, Latvia
Luxembourg	None	None	
Lithuania	Laisvoji teritorija Vingės logistika Verslo g. 11, Klaipėda (Free zone Vingės logistika Verslo street 11, Klaipėda)		Klaipėdos teritorinė muitinė S. Neries g. 4, LT-92228 Klaipėda (Klaipėda Territorial Customs Office S. Neries street 4, LT-92228 Klaipėda) Phone: (+370 46) 39 01 08 Fax: (+370 46) 39 01 10 e-mail: klaipeda@cust.lt
Malta	Malta Freeport Terminals Ltd Freeport Centre Port of Marsaxlokk Kalafrana BBG 05 MALTA Tel (+356) 21 650200 Fax (+356) 22 251900 http://www.freeport.com.mt/default.asp		Customs Division Free Zones/ Transit Section Central Transit Office Custom House Valletta VLT 1920 MALTA Tel: (+356) 21244337 Fax: (+356) 21244463
The Netherlands		Amsterdam Schiphol Airport Administrator: Air Cargo Netherlands Freightwaybuilding, Flamingoweg 13, 1118 EE Schiphol	Douane Kantoor Schiphol Cargo Handelskade 1, 1118 DA Schiphol-Centrum (postal address: P.O.Box 3070, 6401 DN Heerlen) tel: +31 20 685 00 50 fax: +31/20-406 8525
Poland	Wolny Obszar Celny na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie		Izba Celna w Warszawie ul. Erazma Ciołka 14A PL-01-443 Warszawa

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
	ul. Żwirki i Wigury 1 PL-00-906 Warszawa		Tel.: +48 22/510 47 00 Fax: +48 22/877 20 97 e-mail: sekretariat@war.mofnet.gov.pl
	Wolny Obszar Celny w Gliwicach ul. Portowa 28 PL-44-100 Gliwice		Izba Celna w Katowicach ul. Słoneczna 34 PL-40-136 Katowice Tel. : +48 32/358 72 02, 358 72 03 Fax: +48 32/358 72 04, 258 84 86 e-mail dyrektor@kat.mofnet.gov.pl
	Wolny Obszar Celny w Terespolu ul. Wojska Polskiego 47 PL-21-550 Terespol		Izba Celna w Białej Podlaskiej ul. Północna 19 PL-21-500 Biała Podlaska Tel: +48 83/344 98 33, 344 97 11 Fax: +48 83/344 33 97, 344 98 62 e-mail dyrektor@bpd.mofnet.gov.pl
	Wolny Obszar Celny w Szczecinie ul. Bytomska 7 PL-70-603 Szczecin		Izba Celna w Szczecinie ul. Energetyków 55 PL-70-952 Szczecin Tel: +48 91/480 55 00 Fax: +48 91/480 58 01 e-mail dyrektor@szc.mofnet.gov.pl
	Wolny Obszar Celny w Świnoujściu ul. Jana Soltana 1 PL- 72-602 Świnoujście		Izba Celna w Szczecinie ul. Energetyków 55 PL-70-952 Szczecin Tel: +48 91/480 55 00 Fax: +48 91/480 58 01 e-mail dyrektor@szc.mofnet.gov.pl
	Wolny Obszar Celny w Gdańsku ul. Zamknięta 18 PL- 80-955 Gdańsk		Izba Celna w Gdyni ul. Północna 9a PL-81-029 Gdynia Tel: +48 58/666 93 93 Fax: +48 58/621 05 54 e-mail dyrektor@gdy.mofnet.gov.pl
	Wolny Obszar Celny w Mszczonowie w województwie mazowieckim ul. Fabryczna 6/10 PL-96-320 Mszczonów		Izba Celna w Warszawie ul. Erazma Ciołka 14A PL-01-443 Warszawa Tel.: +48 22/510 47 00 Fax: +48 22/877 20 97 e-mail:

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
			sekretariat@war.mofnet.gov.pl
Portugal	Zona Franca da Madeira (Caniçal) (Free Zone of Madeira - Caniçal) 9200-047 Caniçal		MINISTERIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Rua da Alfândega, 5 – r/c 1149-006 Lisboa – Portugal Tel: +351 21 8813897 Fax: +351 21 8813984 E-mail: dsra@dgaiec.min-financas.pt
Romania	Free zone Curtici Arad		CUSTOMS OFFICE CURTICI Str. A.I. Cuza nr. 1. Curtici, jud. Arad, cod 315200 Tel: 0040 257-465636 Fax 0040 257-465636
	Free zone Galati		CUSTOMS OFFICE GALATI Calea Basarabiei, Galați, jud. Galați Tel: 0040 236448837
	Free zone Giurgiu		CUSTOMS OFFICE GIURGIU Str. Portului, nr. 1. Giurgiu, jud. Giurgiu, cod 080013 Tel: 0040 246217194 Fax: 0040 246217194
	Free zone Braila		CUSTOMS OFFICE BRAILA Str. Vadu Ghecetului nr. 6. Brăila, jud. Brăila, cod 810118 Tel: 0040 239611858 Fax: 0040 239611858
	Free zone Sulina		CUSTOMS OFFICE SULINA Str. C. A. Rosetti nr. 1. Sulina, jud. Tulcea, cod 825400 Tel: 0040 240-543209 Fax: 0040 0240-543077
	Free zone Constanta Sud si Basarabi		CUSTOMS OFFICE CONSTANTA SUD Cladirea APMC Mol I S, et. II, Incinta Port Constanta Sud, Loc. Agigea, jud. Constanta cod 907015 Tel: 0040 241-602225 Fax: 0040 241-602552
Slovakia	None	None	N/A
Slovenia	Luka Koper – Freeport of Koper		Carinski urad Koper – Customs Office of Koper Vojkovo nabrežje 36 6000 Koper tel: +386 5 297 60 00 fax: +386 5 639 51 91

Free zones

MEMBER STATE	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	ADDRESS OF CUSTOMS AUTHORITY (Art. 804 CCIP)
Spain	Zona franca de Barcelona (Free Zone of Barcelona)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 MADRID
	Zona franca de Cádiz (Free Zone of Cádiz)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 MADRID
	Zona franca de Vigo (Free Zone of Vigo)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 MADRID
	Zona franca de Las Palmas de Gran Canaria (Free Zone of Las Palmas de Gran Canaria)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 MADRID
Sweden	None	None	
United Kingdom		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man)	PO Box 6 Custom House North Quay Douglas Isle of Man IM99 1AG
		Tilbury Free Zone	HM Revenue & Customs Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge stabilisce le procedure, le condizioni e le modalità per la realizzazione di zone economiche speciali (ZES), costituite da un territorio delimitato e chiaramente identificato nel quale le aziende possono beneficiare di regimi particolari.

2. La finalità della presente legge è quella di creare condizioni favorevoli in termini doganali, fiscali, finanziari e amministrativi per favorire l'insediamento nelle ZES di imprese internazionali che svolgono attività logistica o industriale, promuovendo lo sviluppo economico e l'occupazione.

ART. 2

(Istituzione delle ZES).

1. Nelle aree logistico-industriali sono istituite ZES collegate funzionalmente a porti di rilevanza internazionale e situate in regioni ammissibili a fruire del sostegno all'obiettivo convergenza e del sostegno transitorio all'obiettivo competitività regionale e occupazione in base alle politiche di coesione 2007-2013 dell'Unione europea.

2 Le ZES sono istituite nelle regioni Calabria, Sicilia, Sardegna, Puglia e Campania.

ART. 3

(Caratteristiche e amministrazione delle ZES).

1. Ciascuna regione definisce i limiti spaziali della ZES e gestisce i rapporti con i diversi soggetti pubblici e privati che godono diritti di proprietà o di utilizzo

delle aree che sono annesse alla ZES. Le imprese già presenti nel territorio di riferimento, all'atto dell'istituzione della ZES, continuano a godere degli eventuali diritti di concessione di cui sono in possesso.

2. Nella ZES sono ammesse imprese che svolgono attività di natura logistico-distributiva o di natura industriale nonché imprese di servizi. In particolare, nella ZES sono consentite le attività di:

- a) importazione di merci;
- b) deposito di merci;
- c) confezionamento di merci;
- d) trasformazione di merci;
- e) assemblaggio di merci;
- f) riesportazione di merci.

3. Nella ZES sono vietati:

- a) la produzione e lo stoccaggio di materiali radioattivi;
- b) la produzione di sostanze chimiche che possono avere un impatto negativo sull'ambiente;
- c) la fabbricazione di armi;
- d) la produzione di tabacco.

4. All'interno della ZES non sono consentiti, inoltre, insediamenti o unità produttive o di trasformazione delle merci il cui ciclo di lavorazione è in contrasto con le disposizioni vigenti in materia di tutela ambientale o di salvaguardia del territorio.

5. Le nuove imprese che si insediano nella ZES devono operare in conformità alle disposizioni nazionali vigenti e agli appositi regolamenti adottati per il funzionamento della stessa ZES.

6. Le imprese già presenti nel territorio interessato all'atto dell'istituzione giuridica della ZES sono registrate come imprese della ZES e assimilate alle nuove imprese, fatta eccezione per le agevolazioni fiscali per le quali è applicato un sistema differenziato.

7. La gestione della ZES è affidata a un soggetto giuridico di capitale misto pubblico e privato, promosso dalla regione in

cui è istituita la ZES, ferme restando le competenze che la normativa nazionale ed europea attribuiscono all'autorità doganale o ad altre autorità.

8. Rientrano nei compiti del soggetto giuridico di cui al comma 7:

a) la predisposizione di un piano delle attività nella ZES;

b) la definizione di procedure semplificate per l'insediamento di nuove imprese e per la costituzione di uno sportello unico nella ZES che assicuri il confronto con i potenziali investitori;

c) la definizione dei requisiti amministrativi e tecnici necessari per l'ammissione di un'impresa nella ZES;

d) la definizione dei termini per la concessione o per la vendita di aree coperte o scoperte per nuove iniziative nella ZES;

e) la lottizzazione dei terreni della ZES;

f) la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture funzionali allo sviluppo della ZES;

g) la progettazione e la realizzazione di opere di pubblica utilità e di servizi essenziali nella ZES;

h) la promozione sistematica della ZES nei confronti dei potenziali investitori esteri;

i) la supervisione amministrativa, ambientale e sanitaria dell'attività nella ZES.

9. Alla regione nella quale è istituita la ZES spetta la presidenza degli organi direttivi della medesima ZES.

ART. 4.

(Regime fiscale delle ZES).

1. Le nuove imprese che iniziano una nuova attività economica nella ZES nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2013 e il 31 dicembre 2016 possono fruire delle

seguenti agevolazioni, nei limiti delle risorse stabilite:

a) esenzione dall'imposta sul reddito delle società (IRES) per i primi otto periodi di imposta. Per le piccole e medie imprese (PMI), definite ai sensi della raccomandazione n. 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, l'esenzione si applica anche negli anni 2017, 2018 e 2019 nella misura del 50 per cento dell'importo dovuto;

b) esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) per i primi cinque periodi d'imposta. Per le PMI l'esenzione si applica anche negli anni 2017, 2018 e 2019, nella misura del 50 per cento dell'importo dovuto;

c) esenzione dall'imposta municipale propria (IMU) e dalla tariffa regionale sui rifiuti urbani (TARSU) per cinque anni per gli immobili posseduti dalle imprese e utilizzati per l'esercizio delle nuove attività economiche;

d) riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a carico delle imprese per i primi cinque anni di attività nella misura del 50 per cento per i contratti a tempo indeterminato o a tempo determinato per una durata non inferiore a dodici mesi. Per gli anni 2017, 2018 e 2019 la riduzione è determinata nella misura del 30 per cento.

2. Le imprese che operano nella ZES beneficiano dell'esenzione totale dalle imposte doganali e dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'importazione, l'esportazione, il consumo e la circolazione dei prodotti che entrano e sono lavorati nella ZES e che sono esportati dalla stessa ZES.

3. Alle imprese già presenti nel territorio interessato all'atto della costituzione giuridica della ZES si applicano le agevolazioni fiscali di cui ai commi 1, lettere *b)*, e *d)*, e 2. Per quanto riguarda l'IRAP l'esecuzione è riconosciuta nella misura del 50 per cento.

4. Il riconoscimento delle agevolazioni fiscali di cui al presente articolo è soggetto alle seguenti limitazioni:

a) le nuove imprese devono mantenere la loro attività per almeno cinque anni, pena la revoca retroattiva delle agevolazioni fiscali già concesse e godute;

b) almeno il 90 per cento del personale dell'impresa deve essere reclutato nell'ambito della regione nella quale è istituita la ZES;

c) il beneficio fiscale complessivo è riconosciuto ad ogni impresa nei limiti di una percentuale del fatturato di ciascun esercizio stabilita con decreto dal Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge.

5. L'efficacia della disposizioni del presente articolo è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

ART. 5.

(Disposizione finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento delle ZES si provvede mediante i finanziamenti dell'Unione europea destinati al sostegno degli investimenti nell'ambito del programma operativo regionale (POR) 2007-2013 e dei POR successivi.

ART. 6.

(Verifica periodica).

1. La verifica sull'attività delle ZES è eseguita dagli organi regionali competenti dopo il terzo e dopo l'ottavo anno dall'istituzione delle singole ZES sulla base di indicatori predefiniti quali:

- a) il numero di imprese insediate;
- b) l'occupazione creata;
- c) il volume di affari;
- d) l'entità dei benefici consuntivati.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 2,00



17PDL0012730