CAMERA DEI DEPUTATI N. 633

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Disposizioni per l'istituzione di nuove zone logistiche semplificate (ZLS). Modifiche alla legge 27 dicembre 2017, n. 205

Presentata il 24 novembre 2022

ONOREVOLI DEPUTATI ! – Con la presente proposta di legge si chiede al Parlamento di intervenire sulla legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018), al fine di superare l'attuale limite previsto per l'istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) nelle regioni più sviluppate, come individuate dalla normativa europea (ossia quelle con il prodotto interno lordo *pro capite* maggiore del 90 per cento della media degli Stati membri dell'Unione europea), consentendone l'istituzione non più soltanto nelle aree portuali, ma anche nelle aree confinanti con Stati non appartenenti all'Unione europea, nelle aree interne, con particolare riguardo alle aree montane, nelle aree in cui sia presente un'infrastruttura aeroportuale nonché nelle aree destinate alla ricerca, all'innovazione tecnologica e alla digitalizzazione.

Si ritiene, infatti, che anche tali aree presentino peculiarità tali da giustificare l'applicazione di speciali condizioni volte ad attrarre gli investimenti favorendone così lo sviluppo produttivo e occupazionale. In particolare:

le aree collocate in prossimità del confine con Stati non appartenenti all'Unione europea necessitano di interventi di rilancio del tessuto economico e produttivo diretti a fronteggiare la crisi del commercio e dell'imprenditoria causata, in buona parte, da crescenti fenomeni di delocalizzazione;

le aree interne, specialmente montane, individuate in attuazione della Strategia nazionale per le aree interne, necessitano di interventi volti a ridurre il divario socio-economico esistente rispetto agli altri territori e a contrastarne lo spopolamento, perseguendo uno sviluppo sostenibile e assicurando l'erogazione ottimale dei servizi in favore delle rispettive comunità;

le aree caratterizzate dalla presenza di un aeroporto necessitano, al pari delle aree portuali, di speciali condizioni per attrarre investimenti, soprattutto in settori quali la logistica e il commercio, che ne promuovano lo sviluppo sostenibile anche attraverso la realizzazione di opere con valenza ambientale (misure di mitigazione e compensazione);

le aree destinate alla ricerca, all'innovazione tecnologica e alla digitalizzazione necessitano anch'esse di condizioni di favore per agevolare la realizzazione di progetti innovativi che possano contribuire, a loro volta, all'attuazione di quella « Strategia di innovazione » che affonda le radici negli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e la cui analisi ha portato all'individuazione di tre settori principali: 1) digitalizzazione della società; 2) innovazione del Paese; 3) sviluppo sostenibile ed etico della società nel suo complesso.

La possibilità di istituire ZLS anche nelle suddette aree (comma 65.1 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, introdotto dalla presente proposta di legge), in aggiunta alle ZLS già consentite nelle aree portuali, permetterà di applicare alle imprese ivi operanti (sia nuove imprese sia imprese già esistenti) importanti misure di semplificazione nonché benefici fiscali (questi ultimi nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato) già previsti dalla legislazione vigente per le zone economiche speciali (ZES) nelle regioni del Mezzogiorno e per le ZLS esistenti nelle aree portuali delle regioni del Centro-Nord (comma 65.2). Si tratta, in particolare:

della misura acceleratoria consistente nella riduzione di un terzo dei termini procedimentali (ad esempio, i termini di cui articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in materia di procedimenti e di segnalazione certificata di inizio attività; i termini di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e di autorizzazione ambientale integrata; i termini previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale; i termini previsti dal codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; i termini previsti dal testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia), nonché dello svolgimento della conferenza di servizi decisoria in modalità semplificata (cosiddetta « asincrona »), con riduzione dei relativi termini alla metà [in forza del rinvio all'articolo 5, comma 1, lettere *a)* e *a-bis)*, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123];

della possibilità, per le imprese che effettuano investimenti all'interno delle ZLS, di utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi (in forza del rinvio all'articolo 5, comma 2, del citato decreto-legge n. 91 del 2017). Tale agevolazione, al pari di quanto già previsto per le ZLS nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, vale solo per le zone ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera *c)*, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, il quale stabilisce che possono considerarsi compatibili con il mercato interno « gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse ». Si tratta, in sostanza, delle « zone c » identificate sulla base dei criteri stabiliti dal punto 7.3 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea n. C 153 del 29 aprile 2021, nelle quali sono altresì ammissibili ulteriori agevolazioni (ad esempio, sovvenzioni dirette) nei limiti dell'intensità di aiuto consentita dai citati orientamenti; quindi per tali zone, una volta approvata la nuova mappatura per l'Italia, sarebbe possibile utilizzare, con le debite differenze sulle intensità massime di aiuto concesse dalla disciplina europea, la possibilità, per lo Stato e per le regioni, di concedere aiuti da notificare ai sensi di tali orientamenti o da comunicare in esenzione da notifica ai sensi del regolamento

(UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014;

della previsione secondo la quale, per le imprese beneficiarie delle agevolazioni che effettuano gli investimenti ammessi al suddetto credito d'imposta, gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 16, comma 7, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001 sono realizzati entro il termine perentorio di novanta giorni dalla presentazione della relativa istanza ai gestori dei servizi di pubblica utilità, con applicazione, in caso di inosservanza del termine, della disciplina sul diritto all'indennizzo per mero ritardo, oltre all'eventuale risarcimento per danno ingiusto, di cui all'articolo 2-*bis* della legge n. 241 del 1990 (in forza del rinvio all'articolo 5, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 91 del 2017);

della facoltà di individuare, attraverso la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra la regione proponente e le amministrazioni statali e locali interessate, ulteriori procedure semplificate e regimi procedimentali speciali;

della possibilità, valida solo per le ZLS comprendenti un aeroporto [ossia per le ZLS di cui alla lettera *c)* del citato comma 65.1], di istituire zone franche doganali intercluse ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione [in forza del rinvio all'articolo 5, comma 1, lettera *a-sexies)*, del decreto-legge n. 91 del 2017]. Tali aree consentono di operare, per le merci importate e da esportare, in regime di sospensione dell'imposta sul valore aggiunto.

Le condizioni per il riconoscimento delle agevolazioni sono le stesse già previste per le attuali ZES e ZLS (si veda il rinvio all'articolo 5, commi 3 e 4, del decreto-legge n. 91 del 2017), con la conseguenza che:

le imprese devono mantenere le attività nella ZLS per almeno sette anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefìci concessi e goduti; le stesse imprese inoltre non devono trovarsi in stato di liquidazione o di scioglimento;

l'agevolazione concernente il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi è concessa nel rispetto di tutte le condizioni previste dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, e, in particolare, di quanto disposto dall'articolo 14, il quale individua le condizioni che rendono le misure di aiuto agli investimenti a finalità regionale compatibili con il mercato interno.

Anche per le ZLS di cui al comma 65.1 si prevede l'istituzione di un'apposita cabina di regia, presieduta dall'Autorità politica delegata per la coesione territoriale, con compiti di verifica e monitoraggio degli interventi nelle suddette ZLS sulla base dei dati raccolti dall'Agenzia per la coesione territoriale, che, a sua volta, effettua il monitoraggio degli interventi e degli incentivi concessi con cadenza almeno semestrale [si veda il rinvio all'articolo 5, commi 1, lettera *a-quater)*, e 6, del decreto-legge n. 91 del 2017].

Quanto, infine, alle modalità istitutive delle ZLS oggetto della presente proposta di legge, trova applicazione la disciplina già prevista per l'istituzione delle ZLS nelle aree portuali delle regioni « più sviluppate » (che a sua volta rinvia, in quanto compatibili, alle disposizioni relative all'istituzione delle ZES nelle regioni « meno sviluppate » e « in transizione »). Ciò comporta che anche le nuove ZLS dovranno essere istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sulla base di una proposta presentata dalla regione interessata, corredata di uno specifico piano di sviluppo strategico, e che le stesse avranno una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a ulteriori sette anni (comma 65.3).

La disposizione contenuta nel nuovo comma 65-*bis*.1 è volta a dare copertura finanziaria alla presente proposta di legge.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196)

La disposizione del comma 65-*bis*.1 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, introdotto dalla presente proposta di legge, valuta gli oneri derivanti dalle misure di cui al comma 65.2 del medesimo articolo 1 in 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023 e ne prevede la copertura finanziaria mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2014-2020.

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA REGIONALE

—

Art. 1.

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 65 sono inseriti i seguenti:

« *65.1.* Fermo restando quanto previsto dai commi da 62 a 65 per l'istituzione della Zona logistica semplificata nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, nelle suddette regioni possono essere istituite ulteriori Zone logistiche semplificate:

a) nelle aree confinanti con Stati non appartenenti all'Unione europea, al fine di favorire l'insediamento di aziende che svolgono attività di impresa, nonché per promuovere lo sviluppo economico e l'occupazione;

b) nelle aree interne, con particolare riguardo alle aree montane, individuate in attuazione della Strategia nazionale per le aree interne, e ai porti interni lombardi, al fine di favorire la crescita e lo sviluppo sostenibile e di contribuire al conseguimento degli obiettivi di coesione economica, sociale e territoriale;

c) nelle aree comprendenti almeno un aeroporto con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti, anche a titolo di compensazione per i disagi ambientali;

d) nelle aree destinate alla ricerca, all'innovazione tecnologica e alla digitalizzazione, al fine di favorire, anche attraverso l'interazione tra soggetti pubblici e privati, la realizzazione di progetti di svi-

luppo inclusivo e sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale.

65.2. Nelle Zone logistiche semplificate di cui al comma 65.1 del presente articolo si applicano le agevolazioni e le semplificazioni previste dall'articolo 5, commi 1, lettere *a)*, *a-bis)* e *a-quater)*, 2, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera *c)*, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 2-*bis*, 3, 4 e 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123. Nelle Zone logistiche semplificate di cui alla lettera *c)* del comma 65.1 del presente articolo si applica altresì quanto previsto dall'articolo 5, comma 1, lettera *a-sexies)*, del citato decreto-legge n. 91 del 2017. Ulteriori procedure semplificate e regimi procedimentali speciali possono essere individuati attraverso la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra la regione proponente e le amministrazioni statali e locali interessate, ai sensi della lettera *a-quinquies)* del comma 1 dell'articolo 5 del medesimo decreto-legge n. 91 del 2017.

65.3. Per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate di cui al comma 65.1 si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni dei commi 63 e 65 »;

b) dopo il comma 65-*bis* è inserito il seguente:

« *65-bis.1*. Agli oneri derivanti dal comma 65.2, valutati in 40 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2014-2020, di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 ».

PAGINA BIANCA



19PDL0012701