

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1208

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del Consiglio regionale della Calabria

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 MARZO 2002

—————

Istituzione della zona franca di Gioia Tauro

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La zona franca di Gioia Tauro è un passaggio cui il Governo Berlusconi non può sottrarsi senza rischiare di perdere la scommessa globale che il Presidente del Consiglio ha fatto con il popolo italiano stipulando pubblicamente il suo storico contratto.

Il divario Nord-Sud, invero, è destinato a crescere qualora non si superi il *gap* infrastrutturale e fino a quando tale *gap* non sarà colmato; nel breve periodo, e in questa condizione congiunturale, la zona franca rappresenta l'unica risorsa strutturale che può far concorrere la Calabria alla costruzione della nuova Italia, federalista ma omogenea.

La forbice Nord-Sud rischia di allargarsi ulteriormente se la questione meridionale non diventerà prontamente la questione italiana; e se, nell'ambito di tale questione, il Sud del Sud, la Calabria, non farà registrare un'inversione netta di tendenza che i soli fondi comunitari non riusciranno a determinare.

Se al Nord, del resto, la crescita è già a livelli sostenuti, l'unica crescita ipotizzabile del sistema Italia sarà possibile realizzarla solo al Sud dove alla carenza di infrastrutture si accoppia una concentrazione della disoccupazione che in Calabria supera di quasi sette punti quella delle regioni limitrofe.

I differenziali di disoccupazione, del resto, non hanno prospettive di attenuazione neanche ipotizzando ulteriori migrazioni interne che potrebbero solo depauperare ulteriormente la Calabria aggravandone il degrado economico.

In tempi di competizione globale la Calabria chiede di poter competere e il sistema Italia ha bisogno che tutto il Meridione possa competere.

La zona franca di Gioia Tauro sarà il solo elemento che nel contesto attuale potrà determinare la vera, grande inversione di tendenza. E lo sarà per le ragioni che di qui a poco andrò ad illustrare; e più ancora per la forza travolgente dell'elemento psicologico che indurrà i calabresi ad osare, le migliori energie a restare, i capitali anche esteri ad essere attratti, nella considerazione che un punto strategico e d'eccellenza qual è oggi il Porto di Gioia Tauro possa trasformarsi - e con la zona franca si trasformerà - in un presidio ad elevatissima competitività dove sarà possibile localizzare aziende in grado di cumulare gli attuali incentivi comunitari con i benefici doganali e fiscali della zona franca.

Nel ringraziare doverosamente ed indistintamente i colleghi Fedele, Fuda, Bova, Nucera, Borrello e Tripodi, che con me hanno condiviso la fatica della Commissione consiliare che ho avuto il privilegio e l'onore di presiedere, e nel ringraziare soprattutto il presidente della giunta Chiaravalloti, che ha solennemente affermato il proprio prioritario impegno nella necessaria opera di pressione e di raccordo istituzionale, desidero brevemente illustrare, prima di svolgere il prosieguo della relazione, le ragioni che hanno determinato la scelta della commissione di proporre due distinte leggi. La prima: il consiglio regionale approva una legge regionale in cui trasfonde la volontà dell'intera assemblea, e quindi del governo regionale e di tutte le forze politiche, di pervenire all'istituzione della zona franca a Gioia Tauro; ed inoltre, quale mezzo al fine, individua le aree, 600 ettari, che sono tutte immediatamente disponibili, conferisce ampio ed incondizionato mandato al presidente, istituisce una posta di bilancio pari inizialmente a 2.500.000 euro, promuove la costituzione

della società che dovrà gestire l'iniziativa. La seconda: il consiglio regionale approva una proposta di legge da sottoporre alla valutazione e al voto delle Camere.

Il massimo di volontà, di determinazione, di correttezza e di equilibrio istituzionale.

Sono convinto che l'onorevole Consiglio regionale della Calabria, consapevole dell'eccezionale portata dell'evento, riuscirà a trovare la saggezza e la sintesi per esprimersi all'unanimità confermando così le ragioni che hanno portato la commissione alla formulazione unitaria delle due proposte di legge.

A livello mondiale 102 nazioni su 228 hanno istituito circa 900 zone franche e di queste oltre la metà, 600, sono ubicate in nord America e in Asia, mentre sono 81 quelle attive in Europa.

La ripartizione delle zone franche per livelli di reddito pro-capite nazionale è: alto e medio alto 52 per cento, basso e medio basso 48 per cento.

Le attività produttive, commerciali e finanziarie, l'apertura dei mercati e la liberalizzazione del commercio e dei trasporti, generate dalle politiche economiche attuate nelle aree di influenza nordamericana, europea ed asiatica, hanno prodotto una evidente rivalutazione geo-economica del Mediterraneo.

In questo quadro evolutivo, la posizione geografica ottimale di un porto mediterraneo è valutata principalmente in funzione di tre parametri:

baricentricità rispetto alle due estremità orientale ed occidentale del mercato mediterraneo;

distanza che intercorre fra i porti e la rotta ottimale tra Suez e Gibilterra;

disponibilità di fondali, di banchine e di aree.

L'area portuale di Gioia Tauro è localizzata geograficamente in una posizione particolarmente vantaggiosa in virtù della sua posizione baricentrica, sia rispetto alla rotta ot-

timale e alla distanza sull'asse Suez-Gibilterra, che nei confronti dei porti del Mediterraneo.

Il contesto

Il sistema economico territoriale della Calabria presenta una struttura produttiva che risulta caratterizzata principalmente da micro imprese, il cui numero medio di addetti è inferiore alla media del Mezzogiorno per le quali il principale mercato di riferimento è quello locale e regionale.

Il livello di disoccupazione in Calabria si è attestato sul valore più alto registrato nell'ultimo decennio pari al 28 per cento portando il differenziale fra il tasso di disoccupazione calabrese e quello delle altre regioni meridionali a 6,7 punti percentuali, mentre è quasi triplo rispetto alla media nazionale.

La Calabria è quindi caratterizzata da un PIL *pro capite* e un tasso di occupazione che sono i più bassi fra tutte le regioni meridionali. Tali indicatori rendono ancora evidenti la condizione di precarietà dell'economia regionale e impongono interventi indifferibili.

La dotazione infrastrutturale della Calabria è pari al 79,4 per cento della media nazionale e ciò solo grazie alla presenza di rilevanti strutture portuali che consentono a tale indice di non discostarsi sensibilmente dal valore registrato per il Mezzogiorno.

Particolarmente carenti risultano essere le strutture di trasporto terrestre a causa della modesta ed oramai insufficiente rete viaria e ferroviaria.

La presenza in Calabria di un centro di eccellenza portuale, come è notoriamente il porto di Gioia Tauro, per volumi di movimentazioni, per qualità di servizi e per alto grado di internazionalizzazione, pur costituendone la pre-condizione, non ha attivato un sensibile processo di sviluppo del territorio. La Calabria risulta, infatti, nell'elenco

delle regioni della Unione europea che fruiscono degli aiuti di cui all'«obiettivo 1».

Le prospettive di sviluppo delle regioni europee sono strettamente collegate con la loro capacità di offrire, sul mercato mondiale, prodotti competitivi e di attrarre investimenti esteri.

La liberalizzazione del mercato contribuisce a rafforzare la concorrenza, generalmente a beneficio di quei territori che presentano le condizioni locali migliori; ciò implica tuttavia il rischio di una marginalizzazione crescente di altre zone meno preparate e in ritardo di sviluppo, come la regione Calabria.

Il porto di Gioia Tauro

In quanto a storia portuale moderna, Gioia Tauro ha esordito come porto operativo nel 1996 conquistando in appena cinque anni di attività - da zero a circa tre milioni di *container* movimentati - la *leadership* assoluta nel Mediterraneo.

Il porto di Gioia Tauro è geograficamente localizzato in una posizione di particolare vantaggio in virtù della sua baricentricità sia rispetto alla rotta ottimale sull'asse Suez-Gibilterra, che rispetto alla distanza con i maggiori porti del mercato intra Mediterraneo.

L'accessibilità via terra all'area portuale di Gioia Tauro è assicurata dalla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, dalla statale n. 18 Salerno-Reggio Calabria, dalla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria sulla quale converge la linea adriatica in provenienza da Bari.

La qualità delle infrastrutture di accesso via terra al porto risultano essere fra gli elementi di criticità per lo sviluppo dell'area così come lo sono, in termini assoluti, per l'intera regione Calabria. Persino gli accordi sottoscritti nel dicembre 1999 dall'allora Presidente del Consiglio Ciampi in tema di infrastrutture non hanno fin qui trovato piena attuazione.

La disponibilità di spazi portuali e retro portuali sommano a circa 1200 ettari di cui 600 immediatamente utilizzabili.

La zona franca

Le politiche economiche e sociali, nazionali e comunitarie, non hanno prodotto un sensibile risultato nel compensare e superare, da parte del territorio calabrese, il ritardo del proprio svantaggio socio-economico.

Per favorire la crescita sociale e lo sviluppo, massicci interventi finanziari dovranno essere destinati alle infrastrutture, sia per il potenziamento che per l'adeguamento delle reti autostradali, ferroviarie e portuali, tutte a valenza nazionale e comunitaria. E tuttavia nessun progetto infrastrutturale potrà produrre da solo i benefici auspicati in assenza di iniziative innovative nei confronti del passato che siano finalizzate a determinare in concreto sia l'interesse che l'appetibilità imprenditoriale a localizzare insediamenti nell'area calabrese.

In questo contesto, l'istituzione della zona franca nell'area del porto di Gioia Tauro assume la funzione sia di variabile di rottura capace di dotare l'area di una forza di attrazione imprenditoriale determinata dalla maggiore competitività che di contrapposizione e di recupero del «disagio ambientale» relativo alla sicurezza sociale.

Dall'esame geo-economico dell'area Mediterranea emerge e non va sottovalutato né trascurato che uno dei fattori di competitività, posti in essere in sostanza da tutti i Paesi concorrenti nel medesimo mercato, interni ed esterni alla stessa comunità, è l'attivazione di zone franche.

Sulle sponde del Mediterraneo Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Malta, Egitto, Turchia, Cipro, Algeria e Grecia si sono dotate di simili zone localizzate presso aree portuali.

L'attivazione della zona franca nell'ambito del porto di Gioia Tauro, nel mentre deter-

mina un riequilibrio dei fattori competitivi tra i Paesi che gravitano sul Mediterraneo, si propone di contribuire a rafforzare il ruolo di preminenza e di *leadership* della Nazione italiana e della stessa Unione europea.

L'area portuale di Gioia Tauro, sotto il profilo strutturale e tecnico, presenta una tra le migliori *performances* in grado di competere efficacemente quale piattaforma produttiva e logistica sia nazionale che comunitaria nell'area mediterranea.

Tale competitività è rafforzata ulteriormente dal posizionamento territoriale dell'area portuale che, con pochissimi altri esempi, dispone di ampissimi spazi destinati allo sviluppo industriale e commerciale, non occlusi da aree cittadine né tanto meno da preesistenti impianti industriali a rischio ambientale.

In questa ottica l'area portuale si propone, attraverso la costituzione della zona franca, di assolvere sia all'impegno di promuovere lo sviluppo del proprio territorio, la Calabria, che di accrescere il ruolo della comunità e la *leadership* della Nazione nel mercato mediterraneo.

Per quanto attiene alle motivazioni di politica socio-economia, nazionale e comunitaria, per uno sviluppo sostenibile non solo del sistema infrastrutturale ed imprenditoriale ma anche di quello della sicurezza sociale, la realizzazione della zona franca del porto di Gioia Tauro rappresenta una iniziativa a forte impatto economico ed occupazionale in grado di avviare concretamente un processo competitivo di sviluppo endogeno ed esogeno dell'intera Calabria, fruendo ed interagendo con un centro di eccellenza mondiale quale oggi è il porto di Gioia Tauro.

La regione si prifigge, con la realizzazione della zona franca del porto di Gioia Tauro, da un lato di introdurre sul territorio calabrese una condizione di rottura rispetto ai non successi del passato, dall'altro di attrarre una pluralità di imprenditori e di capitali, fortemente e comprensibilmente motivati.

Il mercato imprenditoriale potenziale, preponderante ma non unico, al quale farà riferimento l'iniziativa è quello formato dalla pluralità di imprese di produzione, di trasformazione, di servizi, di trasporto, di commercializzazione e di distribuzione che, utilizzando la struttura portuale per movimentare una imponente massa di *container*, circa tre milioni di unità, hanno determinato il successo e la *leadership* del porto di Gioia Tauro nel Mediterraneo.

Perseguendo in tale finalità, la zona franca rappresenta un'area, prevista dal regolamento doganale comunitario, ove risulterà possibile effettuare qualsiasi attività industriale e commerciale oltre alla libera manipolazione delle merci.

Due ordini di fattori produrranno effetti positivi:

la localizzazione, nell'area extra doganale, di una pluralità di imprese, che contribuirà in maniera strutturale alla riduzione dei livelli di disoccupazione, favorendo, attraverso azioni di formazione continua e inter-settoriale, un inserimento delle forze di lavoro a medio e lungo termine;

gli effetti moltiplicatori che tale iniziativa determinerà sul territorio calabrese, sia con un maggior bilanciamento rispetto all'attuale ripartizione settoriale dell'economica sia con un recupero della capacità di flessibilità e di dinamicità da parte delle piccole e medie imprese locali, saranno positivamente dirompenti.

Le aree

Il sito individuato per lo sviluppo della zona franca del porto di Gioia Tauro raggruppa aree riconducibili al demanio marittimo ed amministrate, a norma della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dall'autorità portuale di Gioia Tauro ed aree ricadenti nella disponibilità dell'Area di sviluppo industriale (ASI), ente pubblico strumentale della regione.

Notevole è la disponibilità di spazi, nelle immediate vicinanze e a contatto fisico con le aree portuali demaniali sulle quali opera, fra gli altri, il *terminal container* gestito dalla *Medcenter container terminal* (MCT), e sulle quali è in corso di realizzazione il centro intermodale che, insistendo su di una superficie pari a 800.000 mq., sarà dotato di scambi ferroviari, magazzini generali, centro direzionale, aree per spedizionieri e corrieri, piazzali, di stoccaggio merci, viabilità, parcheggi e zona riservata a verde. Le aree coperte destinate ad impianti operativi avranno una superficie pari a 200.000 mq.

L'area destinabile alla zona franca risulta pari a circa 600 ettari su una disponibilità complessiva di 1200 ettari.

I vantaggi sono rappresentati dalla immediata disponibilità di tutte le aree individuate che sono prontamente utilizzabili, pianeggianti, omogenee, collegate con la rete ferroviaria e con quella stradale, facilmente presidabili ai fini della sicurezza dei confini doganali.

Il potenziale mercato

Le imprese. Un sempre crescente e diffuso numero di imprese globali e di soggetti imprenditoriali, attivi a livello internazionale, dichiara una forte esigenza di sistemi trasportistici e logistici internazionale affidabili, rapidi ed economici.

Le dimensioni ed il potenziale di crescita di questo mercato sono estremamente interessanti e si accompagnano ad un'evoluzione della domanda che, mentre in passato esprimeva un semplice bisogno di trasferimento delle merci, oggi richiede un sistema logistico integrato che ricomprenda distribuzione, produzione, fornitura di materie prime, componenti, semilavorati, prodotti finiti, su base strettamente coordinata e sincronizzata.

Sul mercato esiste un segmento di clienti formato da imprese internazionalizzate, che richiedono e ricercano localizzazioni o delo-

calizzazioni che rispondano a queste precise esigenze.

La zona franca del porto di Gioia Tauro si propone di rispondere alle necessità espresse da questo nuovo e crescente segmento di mercato, sia di origine nazionale che internazionale.

I consumatori. Il mercato dei potenziali consumatori al quale faranno riferimento le aziende che si localizzeranno nelle aree della zona franca, ristretto al solo ambito dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e sul mar Nero e che già oggi sono collegati in maniera stabile con il porto di Gioia Tauro, può essere così sintetizzato:

a) mercato domestico locale ed interregionale con massima distanza 400 km e con una popolazione di 18 milioni di abitanti;

b) mercato nazionale con popolazione di 58 milioni di abitanti;

c) mercato doganale degli Stati della Unione europea che adottano il codice doganale: Austria, Francia, Italia, Spagna e Grecia con popolazione di 170 milioni di abitanti;

d) mercato totale dei paesi del Mediterraneo e del mar Nero con popolazione di 643 milioni di abitanti.

Le aree, le zone o i porti franchi, circa 900 a livello mondiale, presentano la massima concentrazione, oltre il 75 per cento, nelle Americhe del centro nord e in Asia.

Le offerte migliori e più rappresentative, ai livelli di concorrenzialità, per quanto si attiene alle potenzialità esprimibili dalla zona franca del porto di Gioia Tauro provengono da:

paesi dell'Unione europea: Barcellona, Cadice, Madeira, Canarie e Shannon;

paesi non comunitari: Izmir (Turchia), Colon (Panama), Aden (Yemen), Salalah (Oman), Jebel Ali (Dubai), Subíc Bay (Filippine).

L'offerta di zona franche all'interno del mar Mediterraneo è piuttosto vasta in quanto praticamente tutte le nazioni che si affacciano su di esso hanno costituito o sono in procinto di attivare aree di libero scambio.

Le più rappresentative sono:

Italia, Trieste e da qualche anno Cagliari; Francia, Marsiglia; Spagna, Barcellona; Algeria, Bellara; Tunisia, Zarzis; Malta, Malta free Port; Egitto, Alessandria, Damietta e Port Said; Turchia, Mersin, Izmir e Antalya; Croazia, Riga.

Altre aree sono presenti o in fase di realizzazione in Marocco, Grecia, Libano, Cipro, Slovenia, Albania e Montenegro.

La zona franca del porto di Gioia Tauro rappresenta il confine sud-est nazionale e comunitario, posta al centro fisico del Mediterraneo e costituisce un valore strategico per l'Italia.

Inoltre, la zona franca del porto di Gioia Tauro è equidistante dai mercati e dalle aree di produzione sia asiatiche che americane e rappresenta già ora, perché porto *leader* quale *Hub di transshipment*, la piattaforma per il trasporto marittimo containerizzato sulla quale convergono per l'interscambio sia le merci ad esse riferite che quelle con origine o destinazione comunitaria e nazionale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Istituzione della zona franca
di Gioia Tauro)*

1. Nel rispetto del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992 e del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, e successive modificazioni, è istituita una zona franca nell'area portuale, intermodale e industriale di Gioia Tauro (provincia di Reggio Calabria) e dei limitrofi comuni di Rosarno e di San Ferdinando.

Art. 2.

*(Delimitazione del territorio
della zona franca)*

1. La delimitazione dell'ambito territoriale della zona franca è effettuata, su proposta dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti, delle attività produttive e dell'ambiente e della tutela del territorio.

2. Successive modifiche dell'estensione territoriale della zona franca sono adottate con la procedura di cui al comma 1.

Art. 3.

(Attuazione e gestione della zona franca)

1. Ferme le competenze che la normativa comunitaria e quella statale attribuiscono all'autorità doganale e ad altre autorità, l'attuazione e la gestione della zona franca è affi-

data ad una società mista a capitale pubblico-privato promossa dalla regione Calabria.

2. Alla società di cui al comma 1 possono partecipare, nei limiti consentiti dalle normative vigenti, enti locali, enti pubblici economici, imprese, istituti di credito e di assicurazione, e singoli investitori.

3. L'atto costitutivo e lo statuto della società riservano ad almeno uno dei soci pubblici una partecipazione non inferiore al quinto del capitale sociale.

