

Testo unificato delle proposte di legge
n. 3681-4296-A

CAMERA DEI DEPUTATI

Legge quadro in materia di interporti
e di piattaforme territoriali logi-
stiche.

N. 1.

ORDINI DEL GIORNO

Seduta del 12 aprile 2012

La Camera,

premessò che:

il testo unificato in discussione, all'articolo 1, comma 2, lettera *d*), si prefigge anche la finalità di « superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo, promuovendo le effettive potenzialità competitive sui traffici di lunga distanza e la disponibilità di una rete portante di base finalizzata alla crescita delle imprese del trasporto e della logistica », e all'articolo 2, comma 6, prevede l'individuazione di nuovi interporti nonché di nuove infrastrutture intermodali;

in un periodo di grave crisi economica quale il presente, non ci si deve limitare all'interpretazione letterale delle locuzioni « superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale » e « individuazione di nuovi interporti » e « nuove infrastrutture intermodali » intendendo tali strutture solo come un mero insieme fisico di territorio, magazzini, reti ferroviarie e stradali, ma anche e soprattutto come una nuova strategia innovativa capace di fare sistema con il tessuto produttivo che può interfacciarsi con il comparto logistico all'interno di un progetto di crescita economica produttiva e lavorativa;

secondo diversi studi condotti a livello internazionale (TNO Inro, 2002; UNESCAP, 2002, 2005), le zone franche esercitano una forte attrattiva di investimenti in infrastrutture e servizi logistici, stimolando, a determinate condizioni, la crescita dei territori che le ospitano in termini di valore aggiunto, occupazione, esportazioni e trasferimento tecnologico. Nell'attuale contesto di globalizzazione e specializzazione economica, le attività svolte nelle zone franche fanno generalmente parte di filiere produttive e distributive internazionali basate sul principio del frazionamento dei processi e facilitate da innovazioni delle tecnologie dell'informazione e dei trasporti;

di recente si assiste anche a fenomeni di localizzazione in area franca di attività basate sull'impiego di manodopera qualificata, ad esempio per ciò che riguarda i settori dell'*high tech*, della meccanica di precisione, della finanza e del turismo. Inoltre, sempre più spesso nelle zone franche si localizzano non solo grandi multinazionali, ma anche piccole e medie imprese che agiscono da sub fornitori per queste ultime;

la materia è positivamente disciplinata nella legislazione nazionale ed europea. In particolare, l'articolo 155 del codice doganale comunitario, di cui al regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, autorizza gli Stati membri a destinare a zona franca talune parti del territorio doganale della Comunità. Le zone franche sono intercluse e gli Stati membri stabiliscono i punti di entrata e di uscita, sottoponendoli a vigilanza doganale. Sono previste disposizioni specifiche per assicurare il rispetto della legislazione doganale. In particolare, l'autorità doganale può comunque controllare le merci che entrano in una zona franca, che vi vengono depositate o che ne escono. L'accesso a una zona franca può essere vietato alle persone che non offrono tutte le garanzie necessarie per l'osservanza delle leggi doganali. La costruzione di qualsiasi immobile in una zona franca è subordinata a

un'autorizzazione preventiva dell'autorità doganale. È inoltre consentito, alle condizioni previste dal codice medesimo, lo svolgimento di qualsiasi attività di natura industriale o commerciale, oppure di prestazione di servizi in una zona franca previa notifica all'autorità doganale e fatti salvi le limitazioni e i divieti – anche di carattere soggettivo – che la medesima autorità può disporre. Le merci non comunitarie collocate in una zona franca possono essere immesse in libera pratica o essere vincolati a altri regimi; l'articolo 2 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, assimila ai territori extradoganali i depositi franchi, i punti franchi e gli altri analoghi istituti disciplinati in particolare nella sezione quarta del capo IV del titolo IV; l'articolo 166 riguarda i punti franchi, che possono essere istituiti con legge nelle principali città marittime nonché in località interne che rivestano rilevante importanza ai fini dei traffici con l'estero; ove non vi provveda la legge, con decreto del Presidente della Repubblica sono stabilite le attività commerciali e industriali che possono essere esercitate in ciascun punto franco e le disposizioni da osservare ai fini della disciplina doganale;

le zone franche esistenti all'interno dell'Unione europea erano 31 nel 2002 (Commissione europea, comunicazione 2002/C 50/05); dopo l'ingresso degli Stati che hanno recentemente aderito all'Unione sono cresciute al numero di 62 (Commissione europea, Direzione generale delle imposte e delle dogane: dato aggiornato al 1° settembre 2005). La loro esistenza è giustificata dall'interesse obiettivo per la costituzione di tali territori in regime di esenzione fiscale, considerato che da un lato non presuppongono oneri di investimento infrastrutturale e dall'altro non diminuiscono le entrate fiscali dello Stato, che infatti si avvantaggia, al termine del periodo di esenzione, dalle nuove realtà produttive venute frattanto a crearsi;

alla luce delle finalità del testo in esame, e della normativa in materia, l'istituzione di zona franca in posizione strategica rispetto alle due grandi direttrici Lisbona Kiev e Genova Rotterdam, risponde in toto all'obiettivo di incentivare lo sviluppo delle attività commerciali e produttive del Piemonte orientale in particolare sulla provincia di Novara, e le limitrofe di Verbania e Vercelli, attraverso misure di carattere fiscale la cui applicazione – sebbene destinata a localizzarsi in una ridotta ma mirata parte di territorio – appare suscettibile di determinare effetti incentivanti sull'economia dell'intero quadrante nord occidentale, valorizzando le caratteristiche derivanti dalla loro collocazione geografica e accrescendo ad ampio raggio l'impiego delle infrastrutture già esistenti e di quelle in fase di realizzazione per sfruttare appieno le potenzialità che da esse possono derivare, e mirando a determinare un ambiente favorevole alla creazione di imprese commerciali e industriali non attraverso la concessione di contributi diretti, bensì consentendo l'applicazione di un regime tributario e doganale che, agevolando e semplificando l'esercizio delle attività economiche, appare idoneo a determinare una crescita auto propulsiva con effetti durevoli,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di istituzione di zona franca, anche tenendo conto delle previsioni dell'A.C. 4881, in aree già favorevoli a tale insediamento grazie alla collocazione geografica sull'intersezione dei grandi assi di comunicazione europea Genova – Sempione – Rotterdam e Lisbona – Kiev, all'*hub* Malpensa e alla prescritta distanza U.E. nell'entroterra dai porti marittimi riferibili all'« autostrada del mare » tirrenica/ligure, alla prossimità con l'*hinterland* milanese, nonché di particolare rilevanza per un possibile sviluppo di strutture economico-commerciali in un contesto di forte specializzazione industriale idoneo a svolgere operazioni di prima movimentazione e di assemblaggio

o/e di trasformazione e valorizzazione anche a forte contenuto tecnologico, secondo la normativa comunitaria e nazionale richiamata in premessa.

9/3681/1. Galli.

La Camera,

premessi che:

l'allargamento delle aree di scambio dovuto alla globalizzazione dei mercati ha indotto le imprese a riconsiderare il ruolo della logistica e ad assegnarle rilevanza strategica;

la competitività del territorio e la razionalizzazione dei sistemi produttivi e di trasporto dipende dall'implementazione di una rete logistica che funga da volano per lo sviluppo economico e territoriale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di avviare, d'intesa con gli enti locali e con la Regione Campania, nell'ambito della programmazione per lo sviluppo della logistica, interventi utili a creare una rete di servizi logistici nelle città già previste nelle indicazioni ministeriali.

9/3681/2. Mario Pepe (PD).

La Camera,

premessi che:

la scelta di molti tra i paesi del Mediterraneo Sud Orientale di intensificare i propri investimenti nello sviluppo della portualità, delle aree retroportuali e degli interporti risponde ad una precisa strategia di sviluppo economico che dovrebbe consentire a questi paesi una più rapida uscita dalla loro condizione di sottosviluppo;

i segnali più evidenti della crescita infrastrutturale e logistica della sponda Sud-Orientale del Mediterraneo sono percepibili dalla dinamica dei traffici marittimi containerizzati, che presentano

ritmi di sviluppo ben più significativi di quelli, già rilevanti, dei paesi del Sud Europa. Rispetto a queste sfide/opportunità emerge una assai modesta capacità di reazione del nostro Paese alle aggressioni competitive degli altri sistemi portuali del Sud-Europa e della riva Sud del Mediterraneo;

sotto questo profilo, particolarmente preoccupante è l'andamento della portualità del Mezzogiorno, nella quale si concentra ancora la maggior parte del traffico *container* nazionale, che presenta evidenti segnali di cedimento. Il bilancio del traffico *container* dei porti italiani nel 2011 registra una riduzione a livello complessivo del 2,4 per cento ed una diminuzione in termini di utili del 33 per cento rispetto al 2010;

rilevante è anche il problema della dotazione e della qualità infrastrutturale, che deve essere orientata non solo ad aumentare la capacità di attrazione dei flussi, ma anche alla razionalizzazione dell'esistente, cioè a favorire lo scambio modale e le interconnessioni con le reti stradali e ferroviarie, risolvere le situazioni di saturazione e di congestione delle infrastrutture e del territorio in cui sono ubicate e sviluppare la retro-portualità, al fine di poter sfruttare le evidenti e rilevanti possibilità di « lavorazione » dei transiti, sia nelle aree portuali sia nel raccordo con gli interporti di terra,

impegna il Governo:

ad adottare misure in grado di allineare l'indice di dotazione generale delle infrastrutture economiche in Sicilia ai valori nazionali (reti stradali, ferroviarie, porti, aeroporti, etc.) attraverso il finanziamento del potenziamento e dell'integrazione del sistema logistico, anche al fine di incrementare il volume di traffico dei *container*;

a prevedere per la Sicilia il sistema doganale semplificato al fine di offrire condizioni favorevoli ai vettori di linea e *charter* internazionali, rispetto alle attività

logistiche sul territorio italiano, anche in considerazione dell'affermazione di importanti porti nel mediterraneo che competono sul lato del costo dei servizi.

9/3681/3. Oliveri, Commercio, Lo Monte, Lombardo.

La Camera,

premessi che:

al fine di aumentare la capacità attrattiva del Sud oltre che per gli operatori locali, anche per quelli esterni, nazionali e del resto del mondo, il settore del trasporto marittimo e della logistica portuale necessita di efficaci interventi di potenziamento della capacità competitiva fondati su moderni *driver* di sviluppo dell'economia globale che orientino e indirizzino i flussi in entrata ed in uscita verso gli sbocchi e le porte marittime dell'Italia meridionale, sottoposte negli ultimi anni alla forte pressione concorrenziale esercitata dai porti del Nord-Africa;

secondo uno studio recentemente elaborato dalla SVIMEZ, che dedica particolare attenzione al panorama logistico meridionale, tutto ciò può realizzarsi offrendo servizi logistici avanzati ed efficienti che si muovano all'interno di filiere logistiche parallele alle filiere produttive e mercantili, e che la stessa associazione chiama filiere territoriali logistiche (FTL);

una politica di filiera va accompagnata anche da un'efficace capacità di attrarre investimenti, nazionali e internazionali, fattore decisivo per accrescere la tenuta e lo sviluppo industriale del Mezzogiorno, in settori innovativi e avanzati intesi alla luce delle pressanti sfide energetiche, ambientali e delle risorse naturali, sfide alle quali il Sistema Italia può dare risposte importanti proprio facendo leva sul Sud;

importanti risposte alla grave disoccupazione meridionale possono arrivare dalla presenza di *Logistics Service Provider*, fornitori di servizi logistici di

tipo LSP, 3PL, LLP, 4PL, presso i terminal che organizzano i servizi di terra (es., ricezione, *booking*, operazioni doganali, sbarco, stoccaggio, *groupage*, *degroupage*, smistamento, raccolta, distribuzione) per offrire soluzioni di «*supply chain development*», che impiegando capitale umano per le fasi operative volte a creare valore per i clienti locali, nazionali ed internazionali, comportano positive ricadute sul mercato occupazionale meridionale,

impegna il Governo:

ad attuare un piano di recupero di efficienza e competitività territoriale delle regioni del Mezzogiorno, attraverso la realizzazione ed il completamento definitivo di opere infrastrutturali di indubitabile importanza sotto il profilo della riduzione dei costi logistici totali di mobilità di merci e persone, integrate con le reti infrastrutturali di regioni e paesi del Mediterraneo, grazie alle quali il Mezzogiorno potrebbe realmente rappresentare un'area strategica di operatività logistica a servizio non solo del sistema endogeno meridionale ed italiano, ma principalmente quale territorio di concentrazione e smistamento di traffico lungo le direttrici Asia-Europa e Asia-Medio Oriente-Nord-Africa;

a sostenere il traffico commerciale internazionale di *containers*, intercettando le rotte dei *Global Carrier* quali vettori di linea che offrono un servizio regolare di collegamento fra le 11 principali aree mondiali con frequenza prefissata oppure quali vettori *charter (bulk shipping)*;

ad adottare politiche di implementazione nel Mezzogiorno della capacità di TEU (volume di trasporto dei *containers*), attraverso il potenziamento e l'integrazione del sistema logistico composto di reti stradali, ferroviarie, portuali e del trasporto aereo (*shippers, freight forwarders, integrators, airport logistics centers, carriers*), anche aumentando gli indici di dotazione delle infrastrutture economiche

e promuovendo le autostrade del mare e le soluzioni combinate ed intermodali (strada/rotaia – mare/rotaia – autostrada viaggiante), capaci di far coincidere sostenibilità economica ed ambientale.

9/3681/4. Commercio, Lo Monte, Lombardo, Oliveri.

La Camera,

premessi che:

il Centro intermodale di Ferrandina in provincia di Matera costituisce uno degli snodi più importanti dell'intero Mezzogiorno;

ricade nell'area industriale della Valle del Basento, crocevia tra Tirreno e Adriatico, tra i porti di Salerno e Taranto ed è tra le infrastrutture potenzialmente più preziose considerata la carenza infrastrutturale che attanaglia il Mezzogiorno;

ricade in un'area sito di interesse nazionale per il piano di bonifica per il quale occorre una accelerazione;

il potenziamento di suddetta struttura costituirebbe un elemento di attrazione per nuovi investimenti nell'area dopo il disimpegno di grandi gruppi industriali e centinaia di lavoratori in mobilità;

nell'ambito della nuova legge quadro all'esame della Camera per il Centro intermodale di Ferrandina fondamentale risulta l'articolo 6 concernente il potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali,

impegna il Governo

a valorizzare, nell'ambito delle politiche industriali e di coesione territoriale, il Centro intermodale di Ferrandina al fine di poter accedere al riparto delle risorse messe a disposizione dalla presente legge.

9/3681/5. Burtone.

La Camera,

premessi che:

la presente proposta di legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche è volta, tra le altre cose, a definire i concetti di piattaforma logistica territoriale e di interporto, anche nella logica del disegno europeo di politica dei trasporti, inserendo la rete dei terminali strategici nazionali nel *network* dell'Unione europea dei collegamenti e dei corridoi;

con atti di indirizzo della politica economica, e in particolare con i Documenti di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2006-2009 e 2009-2013, sono state individuate a livello nazionale sette piattaforme logistiche integrate e territorialmente strategiche sul principio delle omogeneità connettive;

questo lavoro ha portato all'individuazione di 7 aree territoriali su cui concentrare l'insediamento di piattaforme logistiche: 1) piattaforma logistica del nordovest; 2) piattaforma logistica del nord-est; 3) piattaforma logistica tirrenico adriatica del nord; 4) piattaforma logistica tirrenico adriatica centrale; 5) piattaforma logistica tirrenica sud; 6) piattaforma logistica adriatica sud; 7) piattaforma logistica del Mediterraneo sud;

l'ottobre scorso, la Commissione Europea ha presentato un piano di investimenti mirati nelle infrastrutture chiave volto a generare sviluppo e occupazione e a migliorare la competitività dei paesi dell'Unione e ha ridefinito le linee guida dei nuovi corridoi europei per lo sviluppo;

al momento, l'Italia è interessata da quattro dei dieci corridoi individuati: il corridoio 1 Baltico-Adriatico; il corridoio 3 Mediterraneo; il corridoio 5 Helsinki-Valletta; il corridoio 6 Genova-Rotterdam;

per la prima volta, con le decisioni assunte il 19 ottobre scorso, la Commissione Europea ha definito prioritario il collegamento ferroviario Napoli-Bari, incluso nel Corridoio 5, riconoscendone, per

la prima volta con un atto ufficiale, il carattere di assoluta strategicità dell'opera;

attraverso il collegamento ad alta capacità Napoli-Bari, l'Italia diventerebbe la principale area di collegamento tra l'Europa sud-orientale e l'Europa centrale e al tempo stesso si creerebbe un raccordo tra l'asse Est-Ovest e l'asse Nord-Sud del Paese attraverso il sistema metropolitano costituito dai tre poli di Roma, Napoli e Bari;

in particolare la città di Benevento, snodo centrale della tratta ad Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari, e storicamente principale cerniera di raccordo tra il Tirreno e l'Adriatico, tra Occidente e Oriente, appare come la naturale candidata ad ospitare una piattaforma logistica in grado di intercettare non solo gli oltre 8 milioni di tonnellate di merci in transito ogni anno nella città sannita, ma anche quelle che vi transiteranno, provenienti dal Mezzogiorno e dalle grandi direttrici europee;

a questo proposito, il 9 maggio del 2007 è stato firmato un protocollo d'intesa tra il Comune di Benevento e la Regione Campania al fine di individuare i modi e le forme di collaborazione pubblico-private, nonché la procedura tecnico-amministrativa per la realizzazione di una piattaforma logistica;

il 24 marzo del 2010, poi, la Giunta regionale della Campania ha dato parere positivo allo studio di fattibilità per la realizzazione della piattaforma logistica di Benevento, ritenuta « pienamente coerente con la programmazione regionale in materia di sviluppo della logistica e dell'intermodalità »,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di favorire l'insediamento di piattaforme logistiche lungo gli assi territoriali interessati dai nuovi corridoi europei, e in particolare lungo le aree geograficamente strategiche nel nuovo collegamento ferroviario Na-

poli-Bari, al fine di ottimizzare le opportunità di sviluppo e di occupazione connesse al previsto incremento dei flussi commerciali che si verificherà una volta realizzato il sistema delle reti di trasporto transeuropee.

9/3681/6. Boffa.

€ 1,00



16ORD0002610