

## Riflessioni in merito alla proposta di legge A.C. 703

La Presente Proposta di legge A.C. 703 si inquadra nella necessità di fornire una solida disciplina generale in materia di Interporti e di rete interportuale. Tale previsione si rende ormai impellente a causa del ruolo sempre più rilevante assunto nel corso del tempo dagli enti interportuali.

Dato il ruolo strategico ricoperto dagli Interporti, nel perseguimento di politiche di sviluppo e modernizzazione del Paese, nonché di interessi pubblici di livello generale, è doveroso, in via preliminare, precisare l'ambito di applicazione del provvedimento, esplicitare nel dettaglio le finalità perseguite dallo stesso, offrire inoltre una serie di definizioni preliminari utili alla individuazione oggettiva degli Interporti e dei procedimenti amministrativi di maggior rilievo (articolo 1). A differenza della proposta di legge degli Interporti manca un elenco puntuale dei soggetti gestori, ma questo ritengo non sia un problema, anzi risulta essere una questione dibattuta anche all'interno dell'associazione.

Da un punto di vista operativo poi, la proposta di legge provvede a disciplinare le interazioni tra i vari Organi politici in vista delle attività di ricognizione e programmazione degli Interporti già esistenti e nuovi (articolo 2), per poi elencare i requisiti che devono dirsi congiuntamente sussistenti ai fini dell'individuazione dell'ente interportuale (articolo 3).

Un ruolo sicuramente decisivo è svolto a nostro avviso dal Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di cui vengono disciplinate le funzioni, la composizione e lo svolgimento delle riunioni (articolo 4); altrettanto importante è il regime giuridico e normativo che informa l'assetto dei soggetti che gestiscono gli Interporti, con particolare attenzione alla realizzazione delle strutture necessarie, all'utilizzo degli strumenti economici finanziari, al godimento dei diritti reali.

Al fine di rafforzare lo sviluppo degli Interporti, potenziare la rete intermodale e garantire un più efficiente collegamento e coordinamento nel contesto della rete ferroviaria interportuale, si demanda a specifici atti che saranno adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica (articolo 6).

*La differenza più marcata è data da alcuni temi essenziali per gli Interporti che sono stati del tutto eliminati nel testo Rotelli, rispetto alla bozza di legge quadro da noi pensata.*

*In pratica mancano del tutto tre articoli per noi molto sensibili:*

- *Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose;*
- *Disciplina urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti;*
- *Procedura di valutazione dell'impatto ambientale e procedura di valutazione ambientale strategica.*

Allo scopo di conformare le attività imprenditoriali al pieno rispetto del contesto ambientale e territoriale, appaiono estremamente importanti le disposizioni dettate in tema di gestione dei rifiuti speciali, volte alla assoluta osservanza della normativa vigente a livello nazionale ed europeo, nonché quelle che compongono la disciplina inerente ai profili urbanistici, squisitamente ambientali, tributari e impositivi e quelle che delineano le procedure di valutazione dell'impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica.

Invece, la copertura finanziaria degli interventi previsti dal provvedimento è garantita nel dettaglio secondo quanto sancito dalla relativa disposizione, mentre la parte conclusiva della legge si occupa del coordinamento con le altre norme vigenti e prevede le necessarie attività di adeguamento da parte delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano (articoli 7 e 8).

### **Art. 1 (Ambito di applicazione e definizioni)**

Il provvedimento in questione introduce l'oggetto trattato richiamandosi a quanto espresso dall'art. 117, terzo comma, della Costituzione, ossia al complesso delle materie che l'assetto costituzionale attribuisce alla c.d. legislazione concorrente.

L'articolo prosegue poi con la puntuale elencazione delle finalità che la legge persegue in attuazione degli obiettivi prefissati: si tratta di una serie di punti, volti complessivamente a favorire lo sviluppo delle attività interportuali e a garantire un'organizzazione sempre più efficiente della rete infrastrutturale, in vista di interessi pubblici primari.

“L'interporto” viene ad essere individuato attraverso una locuzione tecnico- operativa al tempo stesso chiara ed oggettiva, tale da farne emergere limpidamente i tratti essenziali (complesso strutturale, gestione imprenditoriale, obiettivo e finalità, collegamenti esterni); vengono altresì delineati il “Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica” e le procedure di “valutazione ambientale dei progetti (VIA)” e “valutazione ambientale strategica di piani e programmi (VAS)”, con il richiamo alla fonte che disciplina tali procedimenti in maniera diretta (D.lgs. 3 aprile 2006, n.152).

L'articolo non provvede poi alla concreta enumerazione dei soggetti (n. 26) che si occupano della gestione degli Interporti, attualmente individuati a seguito delle attività di ricognizione previamente disposte; questo elenco risulterebbe in effetti ridondante e problematico qualora fosse necessario introdurre nuove strutture interportuali riconosciute.

### **Art. 2 (Programmazione degli Interporti)**

L'articolo in oggetto svolge un ruolo primario nella disciplina dell'attività di programmazione degli Interporti.

Il nucleo di tale programmazione è rappresentato dal Piano generale per l'Intermodalità, la cui elaborazione, ad opera del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è preceduta da una fase di ricognizione riguardante gli Interporti già esistenti e quelli costituendi ai sensi di legge, svolta attraverso l'acquisizione di un parere da parte del Comitato nazionale per l'Intermodalità e la logistica;

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, può provvedere, tramite uno o più decreti e previo controllo dei relativi requisiti, all'individuazione di nuovi Interporti.

### **Art. 3 (Requisiti degli interporti)**

L'articolo 3 interviene enunciando i requisiti, richiesti in maniera congiunta, cui è subordinata l'individuazione di un nuovo Interporto. Tali elementi risultano di fondamentale importanza per l'inserimento nella rete dei trasporti nazionale.

### **Art. 4 (Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)**

Ad integrazione di quanto già disposto a livello definitorio ai sensi dell'articolo 1, l'articolo 4 si preoccupa di disciplinare nel dettaglio le attività proprie del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, precipuamente consistenti nel compito di indirizzare, programmare, coadiuvare a livello generale e coordinare il complesso delle "iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci". Questo organismo potrebbe essere sostituito o integrato con quello delle ADSP o addirittura eliminato in quanto altri Comitati/Consulte possono assolvere tali funzioni.

### **Art. 5 (Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)**

L'articolo 5 della presente legge esordisce definendo l'attività di gestione di un Interporto, che viene inquadrata quale prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e rientra tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale. Si stabilisce dunque che i soggetti gestori agiscono in regime di diritto privato, con l'esplicita abrogazione, disposta a partire dalla data di approvazione della legge, dell'esercizio delle attività interportuali in regime concessorio.

Ai soggetti gestori è altresì assegnato il compito di realizzare le strutture relative ai nuovi Interporti ai sensi e nel rispetto dell'articolo 3, commi 1 e 2, della legge, nonché, qualora possibile in base alle esigenze di equilibrio di bilancio, quello di adeguare, sotto un profilo strutturale, gli Interporti già operativi e gli Interporti in fase di realizzazione.

L'articolo garantisce altresì una applicazione del proprio disposto che risulti compatibile con la natura giuridica degli Interporti i quali, alla data di entrata in vigore della legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico.

### **Art. 6 (Potenziamento degli interporti, della Intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)**

Questa disposizione è necessariamente connessa a quanto previsto, in tema di programmazione, dall'articolo 2 illustrato in precedenza.

Si introduce infatti un meccanismo periodico secondo cui, entro il 31 maggio di ogni anno, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, individua, seguendo un ordine prioritario, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli Interporti, allo scopo di garantire l'efficienza della azione amministrativa nei limiti delle risorse disponibili.

### **(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose) - Mancante**

Il tema sarebbe di assoluta necessità: una previsione specifica in relazione ad una tematica molto delicata quale è la gestione e lo smaltimento dei rifiuti, specialmente con riguardo ai rifiuti speciali e alle merci pericolose

Le modalità di gestione di tali elementi a nostro avviso dovrebbero essere disciplinate, nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente sul punto, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

### **(Disciplina urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti) - Mancante**

In tema di razionalizzare dello sfruttamento territoriale e di riduzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto, occorrerebbe prevedere un articolo che disegni un'attività congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, i quali potrebbero concedere un contributo agli enti locali che, tramite i propri piani regolatori, a partire dalla entrata in vigore della presente legge, prevedano l'insediamento delle attività imprenditoriali logistiche all'interno delle aree interportuali che insistono sul proprio territorio.

L'articolo in oggetto dovrebbe contemplare una serie di previsioni di carattere catastale e alcune agevolazioni sotto il profilo fiscale e impositivo, come l'esenzione dal contributo di costruzione (art. 17 del d.P.R. n. 380/2001 e s.m.i), dagli oneri concessori, dalle imposte in materia di gestione dei rifiuti, purché i relativi servizi siano svolti da soggetti qualificati.

Si dovrebbe inoltre prevedere come l'imposta Municipale Unica non si applichi alle unità immobiliari terreni e/o fabbricati appartenenti a qualsiasi titolo ai soggetti gestori degli Interporti.

Occorre definire le attività, effettuate all'interno del perimetro (da determinare con atti propri) delle aree interportuali, che non costituiscono mutamento rilevante della destinazione d'uso.

Per la realizzazione o ampliamento e gestione di un Interporto si dovrebbe derogare all'applicazione delle norme contenute dagli artt. 24-28 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i..

Una novità di sicuro rilievo è rappresentata, in vista della creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree interportuali, dall'istituzione della Zona logistica semplificata, all'interno della quale le nuove imprese e quelle già esistenti possono fruire delle procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

In relazione alle tematiche ambientali, gli interporti sono soggetti attivi della Transizione Energetica, per l'apporto dato al risparmio di CO<sub>2</sub> tramite le attività intermodali e tramite

l'incremento continuo delle dimensioni e del numero dei terminal intermodali presenti nell'intera rete degli interporti italiani. LA sostenibilità ambientale, come quella economica e sociale del trasporto viene quindi promossa dalle nostre infrastrutture.

Tutti i nostri terminali sono posti lungo i corridoi europei della Rete TEN-T e supportano quindi anche il completamento degli obiettivi di integrazione europea in materia di movimentazione sostenibile delle merci.

Altro argomento da includere trattando delle tematiche ambientali è il beneficio in termini di risparmio di aree e suoli, che si può ottenere concentrando e programmando in alcune specifiche aree (interporti) tutta la complessa attività di movimentazione e stoccaggio delle merci e distribuzione, city logistic, senza permettere la nascita di poli logistici in aree ambientalmente sensibili del nostro Paese, ma sfruttando le economie di scala presenti negli interporti. Urbanistica e sostenibilità possono andare di pari passo grazie agli interporti italiani

Ulteriore elemento è quello della creazione di comunità energetiche “di interporto” che potrebbero assolvere alla fornitura di energia in ambienti “energivori” come i terminali ferroviari o magazzini refrigerati, senza gravare sulla rete nazionale.

### **(Procedura di valutazione dell'impatto ambientale e procedura di valutazione ambientale strategica) - Mancante**

Occorre integrare le definizioni previste, in tema di VIA e VAS, dall'articolo 1 della legge.

Le relative procedure sono disciplinate con richiamo alle fonti che le prevedono in maniera diretta, secondo le modalità previste dalla dal D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152.

Per noi è fondamentale non inchiodare lo sviluppo futuro degli Interporti con previsioni normative complicate, proponiamo quindi questa definizione di un articolo:

- 1. I progetti relativi alla costruzione di nuovi interporti sono sottoposti ad una valutazione d'impatto ambientale (VIA) di competenza statale secondo le modalità e le procedure previste dalla parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, nonché ad una valutazione ambientale strategica (VAS) di competenza statale così come previsto dal combinato disposto dell'art. 6, comma 2, lett. a) e dell'art. 7 comma 1, del D. lgs. 3 aprile 2006, n. 152.*
- 2. Ai soli fini dell'applicazione della normativa in materia di VIA e VAS e con riferimento ai soli interporti esistenti alla data della presente legge, in deroga a quanto previsto dall'art. 6, comma 7, lett. b) e comma 12 del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, le modifiche o estensioni dei progetti relativi ad interporti nonché le modifiche dei piani e programmi relativi ad interporti elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazioni di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi sono soggetti alla sola valutazione ambientale strategica (VAS).*

**Art. 7 (Copertura finanziaria)**

L'articolo prevede le modalità da attivare per far fronte agli oneri derivanti dagli articoli precedenti della legge.

Il profilo conclusivo, volto alla creazione di una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro-intermodalità, contempla, per la realizzazione di opere e di lavori negli Interporti, la corresponsione di un contributo pari al cinque per cento dei diritti e delle imposte accertati annualmente dall'Ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dello Stato, da versarsi in favore dei singoli soggetti gestori degli Interporti.

Il Presidente

Dott. MATTEO GASPARATO

