

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1305

PROPOSTA DI LEGGE

FORTUNATO, SBARBATI CARLETTI, RINALDI, BACCARINI, ALESSI, ARMELLIN, CAROLI, DELFINO, FRASSON, NAPOLI, MENSORIO, POLIDORO, RIVERA, SAVIO, TASSONE, ZARRO, ZOPPI

Modifica dell'articolo 9 della legge 4 agosto 1990, n. 240, in materia di provvidenze a favore degli interporti finalizzati al trasporto merci

Presentata il 15 luglio 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge n. 240 del 1990, in materia di interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci, ha dato concretezza ed organicità al processo di sviluppo in Italia dell'intermodalità.

Definito in modo univoco che cosa si deve intendere per « interporto », la legge n. 240 del 1990 ha razionalizzato il momento programmatico, disponendo la predisposizione del « Piano quinquennale degli interporti ».

L'iter di elaborazione del piano, sia pure con ritardo, è iniziato con la deliberazione 31 marzo 1992 del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) con la quale, mentre si indicano gli interventi a favore dei gestori dei cosiddetti interporti di primo livello, si rinvia ad una analitica

valutazione delle azioni progettuali sotto i vari profili la definizione degli interventi per gli altri interporti.

È ragionevole prevedere quindi che per questi ultimi le decisioni operative interverranno non in tempi brevi.

D'altra parte nel contesto normativo di cui alla legge n. 240 del 1990 con una speciale disposizione contenuta all'articolo 9 si è statuito che solo i soggetti gestori degli interporti di primo livello hanno titolo per beneficiare delle provvidenze della legge stessa e che ad essi non si applica il regime di concessione.

La comprensibile logica di quest'ultima disposizione, così come quella della ricordata deliberazione del CIPET, è stata quella di avviare a rapida realizzazione alcuni interporti ai quali nelle appropriate sedi istituzionali di programmazione

(Piano generale dei trasporti e nota di aggiornamento dello stesso), era già stata riconosciuta una adeguata valenza.

Ricordando, tuttavia, che la legge n. 240 del 1990 è intervenuta allorché il processo di sviluppo era in atto da molti anni e che nell'ambito di esso da più parti erano state attivate importanti e valide iniziative per la realizzazione di strutture interportuali, l'aver attribuito *ex lege* solo a determinati interporti, con astrazione rispetto alle valutazioni selettive funzionali insite nell'elaborazione del piano quinquennale, non soltanto il titolo a beneficiare delle provvidenze, ma anche l'esenzione dalla concessione e dai relativi vincoli giuridico-patrimoniali, appare una misura iniqua ed ingiustamente punitiva oltre che di blocco all'ulteriore avanzamento delle anzidette iniziative.

Naturalmente si intende fare riferimento alle iniziative concrete e reali, cioè a quelle non definite solo sulla carta a livello di idee o di progetti di larga massima, ma a quelle tradotte in atti esecutivi, in deliberazioni ufficiali, in assunzioni di obblighi sia tecnici che finanziari; e soprattutto a quelle iniziative che, all'atto della promulgazione della legge n. 240 del 1990, si trovavano già in fase di avanzata realizzazione.

Per porre rimedio a quello che, per le ragioni anzidette appare chiaramente un errore legislativo, è stata predisposta la proposta di legge che si presenta per l'approvazione.

La proposta, salve ed impregiudicate le valutazioni funzionali che il legislatore ha affidato allo strumento del piano quinquennale degli interporti, mira a correggere l'articolo 9 della legge n. 240 del 1990 nel senso anzidetto.

Pertanto, secondo la proposta, le speciali disposizioni di cui all'articolo 9 della legge n. 240 del 1990, oltre che agli interporti nello stesso articolo espressamente citati, viene estesa agli interporti « in fase di avanzata realizzazione ».

Per far sì che il requisito di avanzata fase di realizzazione sia oggettivamente

accettabile, nella proposta di legge si precisa che cosa debba intendersi in tal senso.

Pertanto, con riferimento alla data di entrata in vigore della legge n. 240 del 1990, si stabiliscono due condizioni mirate a comprovare rispettivamente che l'iniziativa è concreta ed in fase di effettiva esecuzione, e che da parte degli enti istituzionali sono intervenute decisioni attestanti il pieno riconoscimento della validità e dell'interesse pubblico dell'opera.

Relativamente alla prima condizione, si chiede che:

- 1) i gestori risultino costituiti sotto forma di società per azioni;
- 2) la partecipazione nella società degli enti pubblici non sia inferiore al 30 per cento;
- 3) sia stato acquisito il possesso di una prima ma significativa parte dei terreni costituenti l'area di intervento;
- 4) sia stato dato inizio ai lavori.

In quanto alla seconda condizione, si stabilisce che:

- 1) la regione abbia riconosciuto, con legge regionale, che le opere costituenti l'interporto siano corrispondenti a opere di pubblica utilità;
- 2) la regione o il comune abbiano approvato il progetto e lo studio di valutazione dell'impatto ambientale;
- 3) il comune, previa autorizzazione della regione, abbia concesso la licenza edilizia per le opere di urbanizzazione.

In conclusione, con la proposta di legge che viene presentata si mira ad incentivare, per i casi nei quali si erano sviluppate iniziative concrete e di riconosciuta validità, l'ulteriore avanzamento delle stesse, fermo restando il processo integrato di evoluzione di intermodalità in Italia quale quello attivato con la legge n. 240 del 1990.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'articolo 9 della legge 4 agosto 1990, n. 240, è sostituito dal seguente:

« ART. 9. — 1. I soggetti gestori degli interporti di primo livello di Bologna, Padova, Verona, Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate-Lacchiarella e Marcianise-Nola, già individuati dal piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 15 maggio 1986, di Parma-Fontevivo e Livorno-Guasticce, individuati dall'aggiornamento del piano generale dei trasporti, approvato l'8 marzo 1990 dal Comitato dei ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, nonché degli interporti in fase di avanzata realizzazione, hanno titolo a beneficiare delle provvidenze di cui alla presente legge; ad essi non si applica il regime di concessione di cui all'articolo 3. L'ammissione alle provvidenze è disposta, previa stipula di convenzione, con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

2. Si intendono per interporti in fase di avanzata realizzazione alla data di entrata in vigore della presente legge:

a) quelli per i quali i gestori risultino costituiti sotto forma di società per azioni con una quota di capitale sociale pari ad almeno il 30 per cento, sottoscritta da enti pubblici, che abbiano acquisito il possesso delle aree in misura non inferiore al 15 per cento dell'area complessiva necessaria per la realizzazione dell'intera opera e che abbiano dato inizio ai lavori, stipulando formale contratto di appalto degli stessi;

b) quelli per i quali la regione o il comune, secondo le rispettive competenze, abbiano riconosciuto corrispondenti a pubbliche utilità le opere costituenti l'interporto, abbiano approvato il progetto e lo studio di valutazione dell'impianto ambientale ed abbiano concesso la licenza edilizia per le opere di urbanizzazione ».