



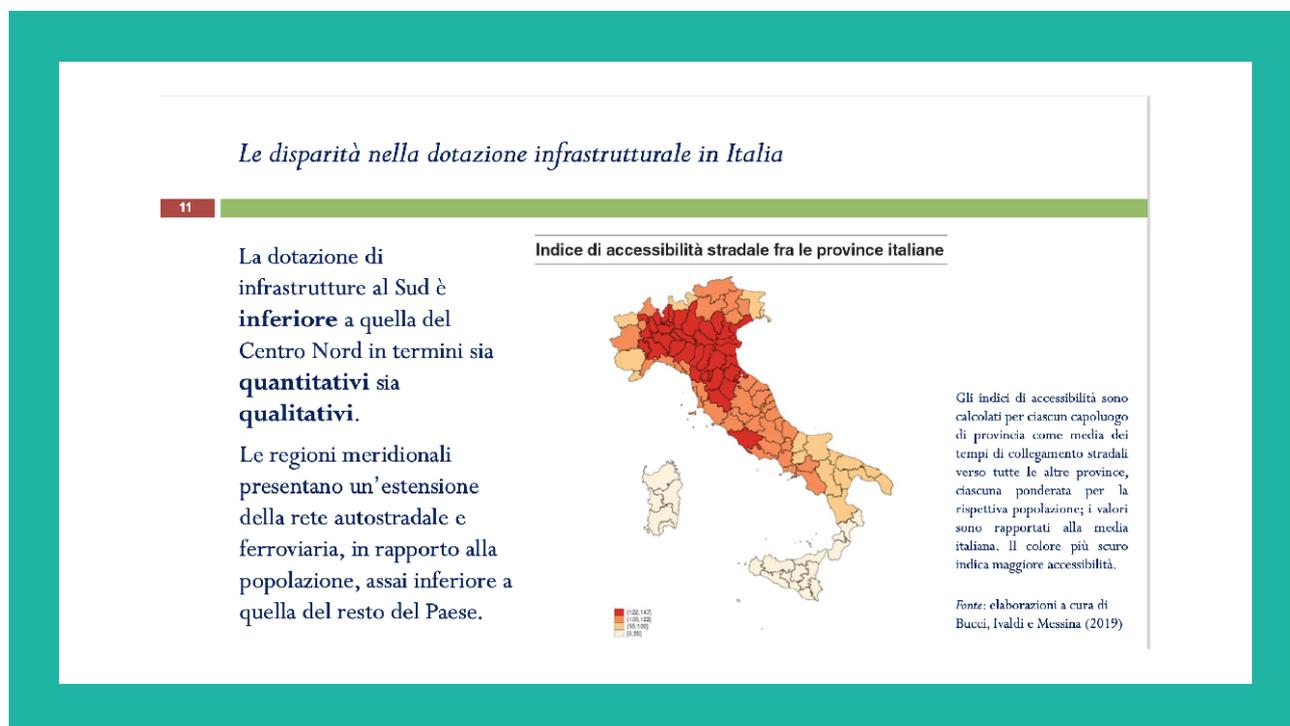
Memoria su risoluzioni all'esame delle Commissioni VIII e IX della Camera de deputati

Anche a nome di Assoporti desidero esprimere il più convinto apprezzamento sui contenuti tecnico economici delle risoluzioni degli onorevoli Bruno Bossio, Foti, Furguele e Mulè.

Investire in infrastrutture nel Mezzogiorno è doveroso. Sia per elidere un pluridecennale gap con il nord del nostro Paese, sia e soprattutto perché è un ottimo investimento per l'Italia (figura 2).

Il Mezzogiorno presenta un gap infrastrutturale evidente: strade, autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti. Come plasticamente emerge dalla grafica qui di sotto riportata (figura 1).

Figure 1 e 2 (gap infrastrutturale)



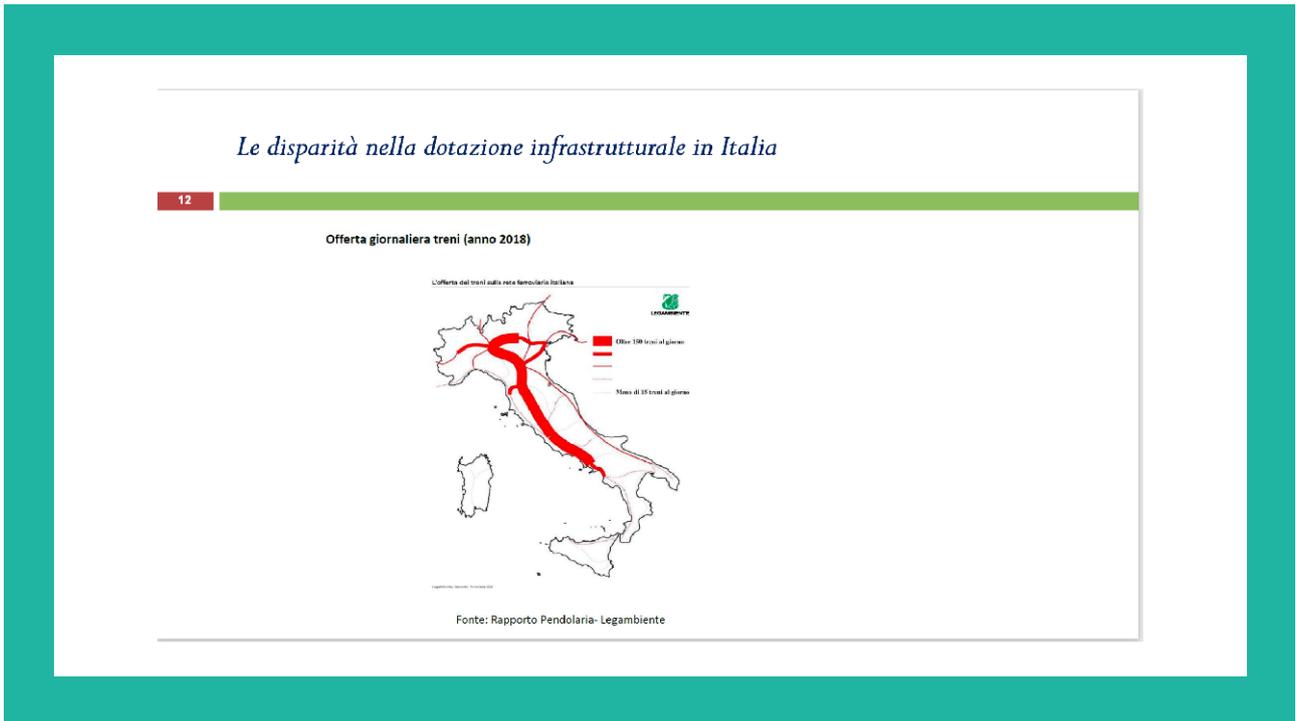


Figura 3. L'investimento in infrastrutture nel Mezzogiorno: un ottimo affare

Government investment fiscal multiplier in Northern and Southern countries.

Northern European countries							
	(1) Year 0	(2) Year 1	(3) Year 2	(4) Year 3	(5) Year 4	(6) Year 5	(7) Year 6
Model 1	1.036 ⁺⁺⁺	0.95 ⁺	1.18 ⁺	1.27 ⁺	1.27	1.47 ⁺	1.12
Model 2	1.27 ⁺⁺⁺	1.38 ⁺	1.7 ⁺⁺⁺	1.75 ^{**}	2.13 ^{**}	2.13 ^{**}	2.33 ^{**}
Model 3	1.06 ^{**}	1.4 ⁺	1.75 ⁺⁺⁺	1.93 ^{**}	2.07 ^{**}	1.89 ⁺	2.44 ^{**}
Southern European countries							
	(1) Year 0	(2) Year 1	(3) Year 2	(4) Year 3	(5) Year 4	(6) Year 5	(7) Year 6
Model 1	0.71	2.07 ⁺	2.82 ^{**}	2.96 ^{**}	2.57 ^{**}	3.93 ^{**}	2.96 ⁺
Model 2	1 ⁺	2.5 ^{**}	3.10 ⁺	3.42 ^{**}	3.57 ^{**}	2.57 ⁺	3.14 ⁺
Model 3	0.29	1.21 ⁺	2.31 ⁺	2.46 ⁺	2.81 ⁺	4.63 ⁺	3.92 ⁺

⁺⁺⁺p-value < 0.01., ^{**}p-value < 0.05., ⁺p-value < 0.1., ⁺p-value < 0.32.

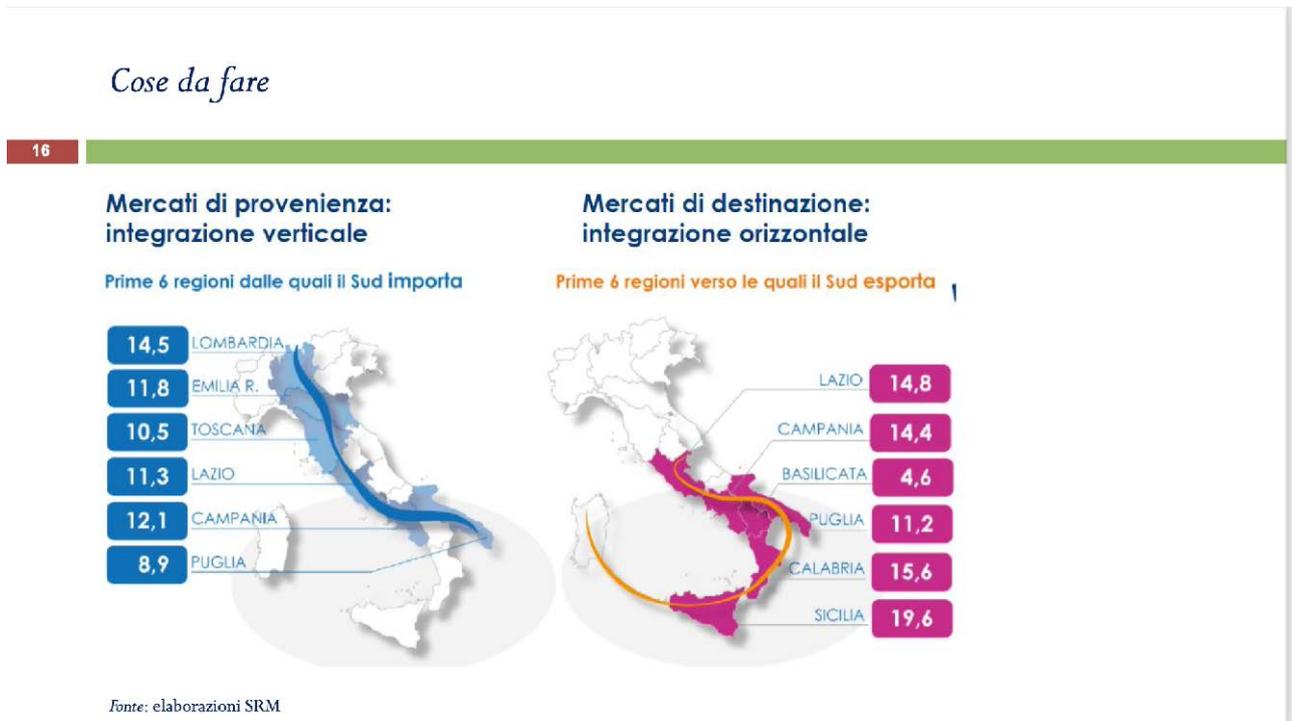
Fonte: Tabella 4 in Deleidi *et al.*, 2020

Vanno infrastrutturati i grandi assi longitudinali (ad esempio il corridoio adriatico che meriterebbe, e a ragione, di essere incluso nelle reti Ten-T, e che ancora oggi è mortificato da una linea ferroviaria inadeguata, non solo non ad AV ma addirittura, e in alcuni significativi tratti, a binario unico con tutto ciò che ne consegue sulla mobilità di passeggeri e merci), ma anche i “corridoi trasversali” che uniscono l’Adriatico e il Tirreno e che potrebbero offrire al mercato una conveniente alternativa intermodale (mare, ferro, gomma) ai tradizionali collegamenti East-West. In questa prospettiva grande valore assume il



collegamento tra Bari e Napoli (e non solo la ferrovia ad alta capacità, ma la riqualificazione dell'autostrada dei due mari che oggi, unica autostrada in Europa, ha ampi tratti in cui il limite di velocità è di 60 km all'ora!), nonché il corridoio su ferro tra Brindisi/Taranto e Gioia Tauro. I corridoi "trasversali" e quelli longitudinali racchiudono una Area Logistica Integrata con ampie possibilità di sviluppo. Sotto il profilo economico va sostenuto lo sviluppo di queste aree: aggiungendo al ferrobonus statale adeguate risorse regionali (ferrobonus regionale), esentando il traffico che utilizza i corridoi trasversali da limitazioni quantitative e dal pagamento di diritti (cosiddette 'dosvole'), sostenendo la realizzazione di una rete distributiva di LNG nel meridione, e in prospettiva la produzione di biocarburanti (circular economy). Peraltro, come sancito dalla DIRETTIVA 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi gli Stati membri attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, devono assicurare che, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T.

Figura 4. I corridoi longitudinali e trasversali. A servizio del mercato internazionale e di quello interno



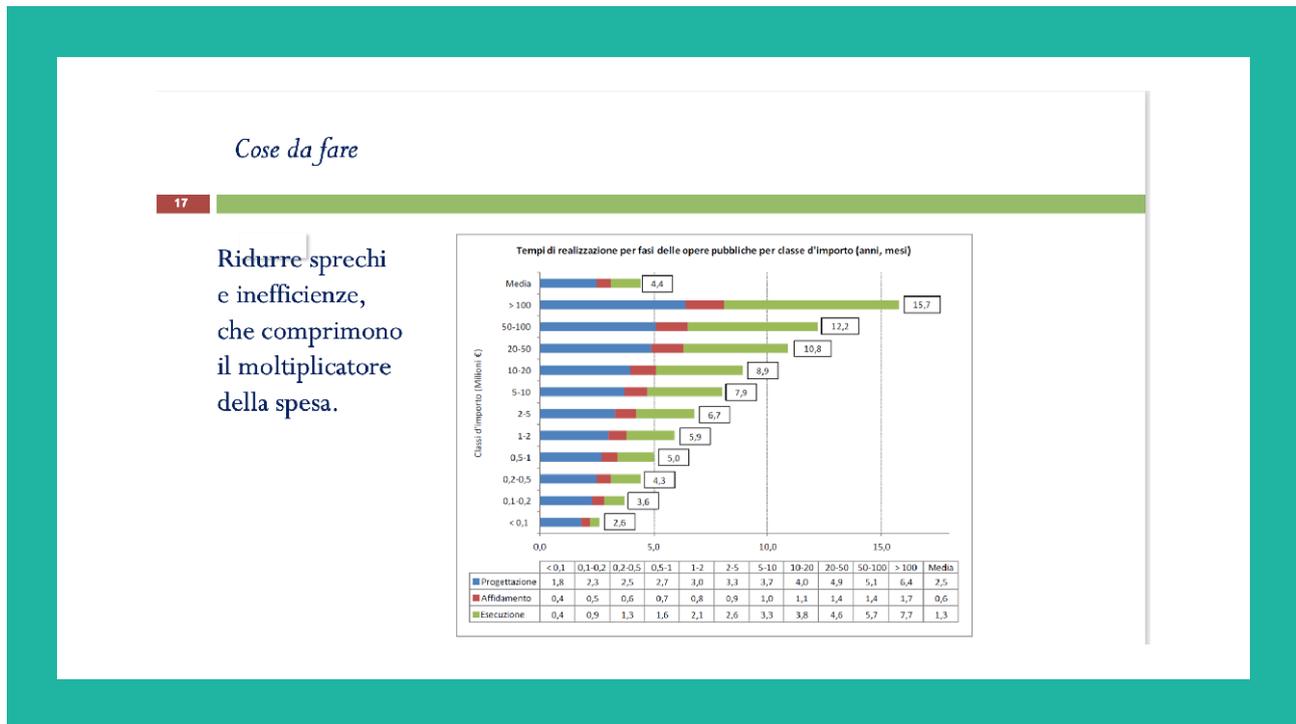
Sotto il profilo della portualità il problema non è rappresentato tanto dalle risorse, quanto e invece dalla farraginosità delle procedure per la realizzazione delle opere. Solo in parte attenuata dal DL Semplificazioni. Infatti i tempi di 'attraversamento' sono ancora biblici, e a ragione non solo dell'amplessimo perimetro delle amministrazioni coinvolte nel procedimento autorizzativo delle opere portuali, del moltiplicarsi delle procedure valutative, ma soprattutto della sussistenza per molte amministrazioni di termini meramente 'ordinatori' e non 'perentori' per la richiesta di chiarimenti ed integrazioni documentali, e per la non generalizzata applicazione dell'istituto del silenzio/assenso.

Tra le opere maggiormente in affanno vanno annoverati i dragaggi. La principale opera portuale, essenziale al mantenimento dell'efficienza dell'infrastruttura e funzionale all'attrattività della stessa sul mercato. Infatti è regola dell'economia marittima che è il porto a doversi adeguare alle navi, e non



viceversa. Considerazione affatto banale tenuto conto della tendenza al cosiddetto ‘gigantismo’ navale. All’aumento della stazza (e dei pescaggi) del naviglio in ogni settore dell’economia marittima: trasporto di merci e di persone. Qui la causa dell’arretratezza dei nostri porti è dovuta alla legislazione. Sino all’entrata in vigore della l. 84/94 il volume di sedimenti dragati nei porti italiani era del tutto comparabile a quello dei porti degli altri Paesi europei. E infatti i porti vi provvedevano attraverso servizi ‘in house’ il noto Servizio Escavazioni Porti. Con l’entrata in vigore della legge 84/94 e, segnatamente, con l’introduzione dell’art. 5 bis rubricato ”Disposizioni in materia di dragaggio” ed inoltre con l’emanazione del DM 172/16 relativo alle norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio, in ottemperanza al comma 6 del medesimo articolo – sebbene sia stato disciplinato in maniera più puntuale l’iter amministrativo la già lamentata assenza di termini perentori si traduce di fatto in lungaggini, non più insostenibili per mantenere la competitività imposta dal mercato. Dal 1994 le competenze in materia di escavi sono attribuite alle regioni (che in taluni casi le hanno delegate alle Provincie, sono previste numerosissime autorizzazioni (dalla Bonifica Ordigni Bellici, alla validazione dei piani di caratterizzazione e monitoraggio da parte di agenzie regionali e nazionali, alla autorizzazione relativa al luogo di conferimento dei sedimenti etc), che si arricchiscono di passaggi burocratici nei porti che ricadono in SIN. Il tutto aggravato dalla carenza di una disciplina sull’”end of waste” che impedisce, se non in modalità assolutamente limitative (ripascimento o conferimento in strutture di contenimento) lo sfruttamento del sedimento in una ottica di blue o circular economy:-

Figure 5 e 6. I ‘biblici’ tempi di ‘attraversamento’ – i.e. burocratici – per la realizzazione delle opere pubbliche (tempi medi, nel Mezzogiorno possono essere più lunghi di un terzo circa a ragione della maggiore propensione alla ‘burocrazia difensiva’)





Lo sviluppo della portualità necessita però anche un sistema economico ‘retroportuale’ vivo e in crescita. L’intuizione delle Zes era del tutto corretta. Tuttavia il ‘pacchetto localizzativo’ offerto agli imprenditori è ancora insufficiente come lo sono le risorse finanziarie messe a disposizione. Le Zes dovrebbero offrire al mercato (e si consideri la grande opportunità del reshoring, imprese che dopo aver delocalizzato – in considerazione della fragilità della supply chain messa a nudo dalla pandemia – ricercano opportunità per ricondurre in Europa i propri stabilimenti). Dovrebbero dunque essere aumentati gli elementi di attrattività (semplificazioni, flessibilità dei rapporti di lavoro, incentivi fiscali etc.). Nel confronto con gli investitori esteri l’accento è spesso caduto sulle semplificazioni. Gli investitori ricercano un unico interlocutore (il comitato di indirizzo potrebbe esserlo) e soprattutto una procedura unitaria per l’ottenimento delle autorizzazioni all’investimento. Sul punto sussiste una proposta condivisa da Assoportori con la Conferenza delle Regioni. Nelle Zes, attualmente, reale attrattività per gli investimenti viene rappresentata dalle ZDI (Zone Doganali Intercluse), particolarmente idonee a captare le richieste di reshoring specie se dirette al manifatturiero di autentico, ma competitivo, made in Italy (e quindi di contrasto al pernicioso fenomeno dell’Italian sounding).

In appendice alla presente memoria riproduco le proposte

* Per le figure ringrazio il prof. Francesco Prota

Appendice di proposte Assoportori relative alle opere portuali e alle Zes (estendibile ovviamente anche alle ZIs)

A.- Semplificazioni opere portuali

LEGGE 28 GENNAIO 1994 N. 94

PROPOSTE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE “CURA PORTI”

E’ presumibile che i traffici portuali e specialmente il traffico passeggeri, anche quando sarà possibile, si riprendano molto lentamente.

L’Italia potrebbe, profittando della privilegiata posizione geografica, aumentare – al fine di sostenere l’economia del mare – ad esempio il traffico di rotabili e container. A tal fine sarebbe sufficiente, oltre alla conferma se non all’aumento



dei provvedimenti ferrobonus e marebonus, eliminare tutti gli ostacoli, prevalentemente normativi/tributari, allo sviluppo di tali traffici, naturalmente multimodali e in genere in grado di sfruttare tutti i corridoi logistici italiani (longitudinali, adriatico e tirreno, e orizzontali isole/ionio/tirreno/adriatico) e nuove infrastrutture portuali di caratteristiche adeguate alle dimensioni delle navi transoceaniche.

E' opinione degli scriventi che l'economia del settore possa essere sostenuta anche (e principalmente) accelerando gli investimenti (v. studi Confindustria, Cerved, Svimez, Fondazione Einaudi etc. etc). Soprattutto in manutenzioni ordinarie e straordinarie, ma anche, e soprattutto, in nuove infrastrutture (previste dai programmi di investimento delle Adsp).

Una riformulazione dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, oggetto di recenti correttivi prima con il D. Lgs 04/08/2016 n. 169 e con il D. Lgs. 13/12/2017 n. 232 dopo, è cruciale per ottenere i suddetti obiettivi. Soprattutto con il secondo correttivo l'impianto dell'art. 5 ha subito una sostanziale modifica che ha ridisegnato la geografia delle competenze ma non ha potuto produrre un'adeguata semplificazione delle relative procedure.

Si chiede quindi l'implementazione di alcune misure di semplificazione che si sintetizzano come segue:

Opere portuali

1.- Estensione, con alcune piccole modifiche, delle semplificazioni burocratiche previste dal decreto n. 91 del 20 giugno 2017 a tutte le opere portuali e a tutti i procedimenti che riguardano le Adsp o l'Ap di Gioia Tauro. La norma è già operativa in Puglia, Campania e Calabria. Sarebbe corretto secondo un principio di equità sostanziale e formale l'applicazione di uniforme nell'intero territorio nazionale (v. testo proposto per modifica art 5 infra).

2.- Applicazione di alcune misure (vedi silenzio assenso) già sperimentate con successo per la realizzazione delle opere e degli interventi infrastrutturali nel porto di Taranto (art. 7, dl 1/2015) e per la tratta ferroviaria Bari Napoli (articolo 1 del DL n. 133/2014).

3.- Vanno poi inserite previsioni ad hoc per i dragaggi. Agiremmo, considerata l'urgenza di tali opere, soprattutto su:

1.- Liberalizzazione della movimentazione ovvero dello spostamento in immersione dei sedimenti nei corpi idrici interni al porto, nell'ambito dello stesso corpo idrico.

2.- Deposito temporaneo: da portare ad almeno 60 mesi, semplificando le autorizzazioni.

3. Semplificazione delle procedure di verifica delle operazioni di bonifica bellica.

1. Legge n. 84/1994 - Semplificazione iter amministrativi

Le prime proposte di modifica e/o integrazioni sono le seguenti:

ART. 5, COMMA 10

Motivazione

E' indispensabile intervenire a livello di legislazione nazionale sul rapporto tra pianificazione paesaggistica e pianificazione portuale.

1.- Inserire il seguente comma 10:

10. Gli ambiti portuali, come delimitati dai vigenti piani regolatori portuali, ancorché approvati anteriormente alla L. n. 84/94, sono equiparati alle zone "B" del d.m.1444/1968 ai fini della applicabilità della disciplina di cui all'art.142, comma 2, del D.Lgs. n. 42/2004

2. SEMPLIFICAZIONI IN MATERIA AMBIENTALE E DI BONIFICA BELLICA

Dragaggi - Proposta di emendamento dell'art. 109 del D.Lgs.152/2006.

I porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l'accesso e l'ormeggio delle imbarcazioni. La proposta di emendamento ha la finalità di semplificare l'effettuazione dei dragaggi dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all'interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all'ambiente marino-costiero.

I commi da 1 a 4 dell'articolo 109 del D.Lgs. n. 152/2006 riportano:

"Art. 109. Immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte

1. Al fine della tutela dell'ambiente marino e in conformità alle disposizioni delle convenzioni internazionali vigenti in materia, è consentita l'immersione deliberata in mare da navi ovvero aeromobili e da strutture ubicate nelle acque del mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, dei materiali seguenti:

a) materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi;

b) inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, ove ne sia dimostrata la compatibilità e l'innocuità ambientale;

c) materiale organico e inorganico di origine marina o salmastra, prodotto durante l'attività di pesca effettuata in mare o laguna o stagni salmastri.



2. L'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera a), è rilasciata dalla regione, fatta eccezione per gli interventi ricadenti in aree protette nazionali di cui alle leggi 31 dicembre 1982, n. 979 e 6 dicembre 1991, n. 394, per i quali è rilasciata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in conformità alle modalità stabilite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, delle politiche agricole e forestali, delle attività produttive previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della parte terza del presente decreto.

3. L'immersione in mare di materiale di cui al comma 1, lettera b), è soggetta ad autorizzazione regionale, con esclusione dei nuovi manufatti soggetti alla valutazione di impatto ambientale. Per le opere di ripristino, che non comportino aumento della cubatura delle opere preesistenti, è dovuta la sola comunicazione all'autorità competente.

4. L'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera c), non è soggetta ad autorizzazione.”

Si propone:

di integrare il comma 1, aggiungendo la lettera d):

d) materiali di escavo dei fondali dei porti e dei canali di accesso ai porti, ove tali materiali siano immersi all'interno del bacino portuale con modalità che evitino una loro dispersione al di fuori del bacino stesso.

di modificare il comma 3:

per lavori di ripristino delle mantellate esistenti nelle opere di difesa portuale, e per quelli che non comportino aumento della cubatura delle opere preesistenti, è dovuta la sola comunicazione all'autorità competente.

di modificare il comma 4:

4. L'immersione in mare dei materiali di cui al comma 1, lettera **lettere c) e d)**, non è soggetta ad autorizzazione.

di aggiungere il comma 5:

5. In caso di realizzazione, nell'ambito di un intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dal dragaggio medesimo, il termine massimo di deposito, prima della loro messa a dimora definitiva, è fissato in novanta mesi, e comunque fino al conferimento alla destinazione finale, senza limitazione di quantitativi, assicurando la conterminazione del deposito.

Deposito temporaneo di materiali dragati - Proposta di emendamento dell'art. 5 bis della Legge 84/94 e ss.mm.ii.

La proposta di emendamento tiene conto che la durata del deposito temporaneo dei sedimenti dipende dai tempi di realizzazione delle opere di contenimento e, pertanto, è influenzata dalle vicissitudini che l'opera pubblica può attraversare nel corso della sua esecuzione, indipendentemente dall'operato e dalla volontà delle AdSP.

Al riguardo si considerino, ad esempio, i frequenti ricorsi a cui sono soggette le procedure di affidamento degli appalti, i quali causano un notevole slittamento dei tempi di avvio dei lavori, nonché le difficoltà che spesso si incontrano nel corso dei lavori per condizioni meteomarine avverse. Infine, è necessario considerare che le prescrizioni ambientali da attuare nel corso dei lavori possono comportarne a volte un rallentamento, in quanto richiedono il coinvolgimento degli Enti competenti in materia, che non sempre possono assicurare la loro attività in tempi celeri o, comunque, compatibili con i tempi previsti per la realizzazione delle opere (es. validazione da parte di ARPA di analisi ambientali).

L'art. 5 bis della Legge 84/94 e ss.mm.ii. al comma 5 riporta:

5. “L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.”

Si propone di modificare il citato comma, sostituendo la frase

“In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.”

con la seguente frase

“In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in novanta mesi e, comunque, fino al conferimento nella destinazione finale, senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.”



Comma emendato

5. *L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. "In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in novanta mesi e, comunque, fino al conferimento nella destinazione finale, senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio."*

Bonifiche belliche - Proposta di emendamento del D.Lgs. 66/2010 e del D.Lgs. 81/2008.

Scopo dei presenti emendamenti è di semplificare le procedure, attribuendo la vigilanza sulle attività di bonifica bellica, che oggi sono in capo ai competenti organismi del Ministero della difesa, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute, ai Coordinatori per la progettazione e l'esecuzione dei Lavori. Il Ministero della difesa emana le regole e prescrizioni tecniche da osservare.

Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66 e ss.mm.ii.

Modificare come segue l'articolo 22, comma 1, lettera c-bis), punto 2):

2. emana le regole e prescrizioni tecniche da osservare per l'attività di ricerca e scovimento di ordigni che, a scopo precauzionale, possono essere eseguiti su iniziativa e a spese dei soggetti interessati, mediante ditte che impiegano personale specializzato ai sensi del numero 1)

Aggiungere la seguente lettera all'articolo 22, comma 1, dopo la lettera c-bis):

c-ter). La vigilanza sul rispetto delle prescrizioni tecniche sulle attività di cui alla lettera c-bis), punto 2, viene esercitata dal Coordinatore per la progettazione, e la sorveglianza sull'esecuzione delle attività di cui alla medesima lettera c-bis), punto 2, viene espletata dal Coordinatore per l'esecuzione dei lavori, individuati ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e ss.mm.ii.

Modificare come segue l'articolo 91, il comma 2-bis):

2-bis. Fatta salva l'idoneità tecnico-professionale in relazione al piano operativo di sicurezza redatto dal datore di lavoro dell'impresa esecutrice, la valutazione del rischio dovuto alla presenza di ordigni bellici inesplosi rinvenibili durante le attività di scavo nei cantieri è eseguita dal coordinatore per la progettazione. Quando il coordinatore per la progettazione intenda procedere alla bonifica preventiva del sito nel quale è collocato il cantiere, il committente provvede a incaricare un'impresa specializzata, in possesso dei requisiti di cui all'articolo 104, comma 4-bis. L'attività di bonifica preventiva e sistematica è svolta sulla base delle regole e prescrizioni tecniche da osservare di cui all'articolo 22, comma 1, lettera c-bis), punto 2) del D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66 e ss.mm.ii., in considerazione della collocazione geografica e della tipologia dei terreni interessati, nonché mediante misure di sorveglianza del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori, di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

B.- Semplificazioni Zes

**ULTERIORE PROPOSTA DI PROCEDURE SEMPLIFICATE PRODOTTA DAL GRUPPO DI
COORDINAMENTO INTERREGIONALE ZES-ZLS
PROPOSTA DI MODIFICA AL DECRETO-LEGGE 20 GIUGNO 2017, N. 91, COME CONVERTITO
CON MODIFICAZIONI DALLA L. 3 AGOSTO 2017, N. 123 (IN G.U. 12/08/2017, N. 188)**

Fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche e in materia di opere portuali, l'approvazione e esecuzione di infrastrutture e interventi ovvero l'esercizio di attività nelle Zes da parte dei soggetti pubblici e di privati sono di rilevante interesse strategico nazionale e sono autorizzati, sotto tutti i profili rilevanti, compreso quello della localizzazione urbanistica, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dallo Sportello Unico Amministrativo (SUA) di cui all'articolo 15-bis della legge 28 gennaio 1994, n.84, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti, anche per l'acquisizione dei pareri delle amministrazioni preposte alla tutela doganale, ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, demaniale, antincendio e di tutela della salute dei cittadini. L'approvazione del progetto presentato nell'ambito della Zes da parte della conferenza di servizi sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione



di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato. In caso di motivato costruttivo dissenso, espresso da un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico, demaniale, antincendio ovvero alla tutela della salute e della pubblica incolumità, si applica l'articolo 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

Al fine di semplificare ed accelerare la definizione dei procedimenti amministrativi previsti dal presente articolo, sono ridotti della metà i termini perentori di cui agli articoli 14 bis, 14 quinquies e 17 bis della legge 7 agosto 1990 n. 241; di un terzo i termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) e autorizzazione integrata ambientale (ALA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013 n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia. Tutte le autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, dei ministeri nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, devono essere resi entro i termini, da considerarsi perentori, di cui innanzi, o, nei casi diversi da quelli innanzi elencati, comunque nel termine perentorio di 30 gg. Decorso inutilmente detto termine, tali atti si intendono resi in senso favorevole. La vigilanza sulle opere realizzate nelle Zes compete esclusivamente alle regioni

Gli ambiti costieri Zes, come delimitati dai vigenti DPCM, in sede di elaborazione nonché attuazione dei piani paesaggistici, ai sensi dell'art.143, comma 1, lett. c) del D.Lgs 42/2004, ovvero in occasione dell'adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale alle previsioni degli stessi piani paesaggistici ai sensi del successivo art.145, sono equiparati, in quanto concretamente realizzati, ai fini della applicabilità della disciplina di cui all'art.142, comma 2, del D.Lgs. n. 42/2004, alle aree delimitate come zone territoriali omogenee A e B negli strumenti urbanistici, ai sensi del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444.

* * * * *

A parte queste proposte al fine di incentivare l'utilizzo dei corridoio logistici meridionali (Adriatico/Tirreno/Ionio/Sardegna/Sicilia), anche al fine di sostenere l'economia delle compagnie di navigazione Ro-Ro e Rop-Pax duramente provate dalla pandemia, si chiede di esonerare il traffico di rotabili multimodale mare/gomma-ferro/mare da ogni limitazione quantitativa (permessi di transito) e dal pagamento di ogni diritto (cosiddette dosvole).

Regione Molise
per tutte le regioni interessate
Coordinamento gruppo di lavoro interregionale
Regione Abruzzo
Regione Basilicata
Regione Calabria
Regione Campania
Regione Marche
Regione Puglia
Regione Sardegna
Regione Sicilia