

## **Iter Conversione DL 68/2022, proposte di modifiche e integrazione ASSITERMINAL**

### **Dopo l'art. 9 inserire i seguenti**

#### **Art 9 bis (promozione dell'intermodalità porto-ferrovia)**

All'art. 13 bis del DL 21/22, convertito con Legge nr 51 del 20 maggio 2022, sono apportate le seguenti modifiche:

1. Al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025"

2. Dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti commi:

"2. Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

3. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

4. È abrogato l'art. 47 comma 11-quater del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

5. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

6. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994 beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento n. 1315/2013."

### **Relazione illustrativa**

La nuova disposizione mira a rendere effettiva ed unitaria a livello nazionale, l'incentivazione del traffico merci "via ferro" introdotta, in via meramente teorica, dall'art. 47 comma 11-quater del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 attraverso il quale il concreto effetto incentivante viene lasciato alla mera discrezionalità di ciascuna AdSP. Per ragioni di coerenza e di ordine sistematico la novella proposta contiene altresì la contestuale abrogazione del predetto art. 47 comma 11-quater d.l. 50/2017. Viene inoltre prevista una norma che consente di promuovere l'intermodalità nave/treno sulle reti TEN-T, attraverso un abbattimento degli oneri di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie e portuali. La norma si pone anche come nuova ipotesi di rielaborazione del cd. Ferrobonus.

L'individuazione dell'importo di 20 milioni di euro, è calcolato tenendo conto della tariffa media di sbarco e imbarco di un contenitore destinato al traffico ferroviario, pari a 40 euro, scontato del 50% e moltiplicato per un volume atteso minimo di un milione di contenitori ferroviari, considerando che un terminal competitivo come gateway nei porti del northern range muove circa 2 milioni di contenitori.

Infine, al fine di consentire a tutti i gestori di infrastrutture il diritto a promuovere il traffico ferroviario, si prevede un iperammortamento del 100% degli investimenti finalizzati a realizzare, ripristinare o mantenere (in via straordinaria) i binari localizzati sui terminal oggetto di concessione.

### **Art. 9 ter (adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)**

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge n. 84/1994, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.
2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84/1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.
3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato."

### **Relazione illustrativa**

La norma mira a dare uniformità di applicazione all'adeguamento del canone demaniale all'inflazione secondo un criterio che sia identico in tutti i porti.

In ogni caso, la norma fa salva l'applicazione dell'ordinamento europeo e, al fine di promuovere il traffico sulle reti TEN-T e garantire l'equilibrio economico finanziario che discende dall'art. 56 TFUE, prevede che l'adeguamento non venga applicato se l'inflazione non ha avuto effetti concreti, in termini di incremento di fatturato, sui terminal.

**Art. 9 quater (Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e cold ironing)**

All'articolo 9, dopo comma 2, è inserito i seguenti commi

“3. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

4. Gli enti attuatori di cui all'art. 2 del Decreto MIMS del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'art. 1 comma 3 lett. e) del Decreto MIMS del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del d.lgs. n. 50/2016, ove applicabile.”

***Relazione illustrativa***

Le modifiche al testo in circolazione (evidenziate in rosso) mirano a formalizzare che anche i concessionari di aree portuali (ex art. 36 cod nav / art. 18 L. 84/94) possono far parte delle comunità energetiche che le AdSP possono costituire. In sostanza, per conferire completezza alla novità normativa, si reputa necessario prevedere tale possibilità per le imprese del settore portuale che ricadono nell'ambito di competenza delle stesse AdSP e lì “fisicamente presenti” in ragione di un legittimo atto di concessione di area e/o banchina, rilasciato ai sensi di legge.

Le medesime comunità energetiche e gli eventuali terminalisti (anche raggruppati in consorzi) possono essere individuate come strumento per la realizzazione e gestione delle infrastrutture energetiche di cold ironing. In tal caso le comunità energetiche rimangono obbligate a scegliere eventuali fornitori di servizi e lavori nel rispetto del d.lgs. n. 50/2016.

Assiterminal, 27 giugno 2022

Cordiali saluti  
Luca Becce  
Presidente