



20/185/CR4bis/C4

PROPOSTA DI LEGGE “LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI” (AC 1259) –DOCUMENTO PER L’AUDIZIONE DEL 28 OTTOBRE.

➤ **Premessa**

La proposta di legge AC 1259 introduce una nuova disciplina quadro in materia di interporti, in sostituzione di quella attualmente contenuta nella legge 4 agosto 1990, n. 240 "*Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci ed in favore dell'intermodalità*", di cui viene prevista la quasi totale abrogazione.

Appare molto positivo e condivisibile l’aggiornamento di una normativa che risale a 30 anni fa, soprattutto alla luce di una serie di novità che hanno inciso fortemente sul sistema dei trasporti negli ultimi decenni, tra le quali l’evoluzione tecnologica, la sempre maggiore attenzione alle questioni relative alla sostenibilità ambientale e, soprattutto, la definizione ed implementazione delle reti TEN-T, la cui revisione è prevista per il 2021 e il cui sostegno, correttamente, è uno degli obiettivi della presente pdl (art. 1, comma 2, lett. c).

Come evidenziato nel Piano strategico della portualità e della logistica, gli interporti sono strutture complesse, che si collocano al centro della *supply-chain* e che sono in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.).

All’art. 1, co. 4, lett. a) l’interporto è definito come “*il complesso organico di infrastrutture e servizi integrati di rilevanza nazionale gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto, con l’obiettivo di accrescere l’intermodalità e l’efficienza dei flussi logistici, in ogni caso comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione*”.

Tale definizione di interporto si avvicina maggiormente alla disciplina europea, in particolare alla definizione del *Rail Road Terminal – RRT*, termine impiegato attualmente nel lessico della rete TEN-T e nel Reg. (UE) 1315/2013.

Compare il criterio **dell’unicità gestionale**, che è requisito essenziale di un RRT, da non intendersi come unicità soggettiva: gestione da parte di un soggetto privato, un’impresa, eventualmente anche partecipata dal pubblico (parte della dottrina propende per il profilo pubblicistico e per la configurazione degli interporti come organismi di diritto pubblico), ma non necessariamente unitaria nella dimensione soggettiva, quanto piuttosto in quella funzionale, per cui sembra naturale la forma consortile.

Inoltre, è attribuita **rilevanza nazionale** al complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati con l’obiettivo di accrescere l’intermodalità e l’efficienza dei flussi logistici.

➤ Osservazioni generali

Rinviando alle richieste puntuali di modifica dei singoli articoli della proposta di legge, ivi allegata, si riportano in questa sezione alcune osservazioni di carattere generale sull'impianto della proposta, focalizzando l'attenzione sulle principali criticità.

Riguardo gli interporti attualmente esistenti, appare opportuno perseguire fin dalle definizioni una logica di **differenziazione e rilevanza nella tipologia di interporti**, anche al fine di indirizzare meglio eventuali fondi e politiche di sviluppo, specificando maggiormente cosa si intende per '*rilevanza nazionale*' (art. 1, comma 2) e '*infrastrutture di preminente interesse nazionale*' (art. 1, comma 5). Infatti, alcuni di essi sono caratterizzati da un alto grado di intermodalità, altri sono dedicati al trasporto su gomma; solo in alcuni casi i flussi di merci si possono considerare soddisfacenti e coerenti con le finalità definite dalla L. 240/90, mentre in altri la collocazione sul territorio non è connessa con l'attuale struttura del tessuto produttivo di cui i singoli interporti sono al servizio, con conseguenti diseconomie.

Ai fini dell'individuazione dei nodi strategici dovrebbero essere considerati: la posizione geografica, includendo anche l'eventuale appartenenza ad una ZES (Zona Economica Speciale), la presenza di un forte sistema produttivo agricolo e industriale orientato all'esportazione, capace quindi di generare una domanda di trasporto significativa per le quantità movimentate, nonché di una dotazione infrastrutturale ottimale e di un alto grado di integrazione funzionale e gestionale con i sistemi portuali.

Sicuramente dovrebbero essere considerati di rilevanza maggiore gli interporti rientranti tra quelli evidenziati nel Regolamento (UE) N. 1315/2013 come nodi europei.

Altrettanto significativo ai fini della valutazione di strategicità appare l'inserimento degli interporti in una ZLS (Zone Logistiche Semplificate), che comportino una maggiore attrattività per aziende che vogliano fare anche del trasporto multimodale una propria priorità, prevedendo una semplificazione normativa e procedurale *ad hoc*.

Riguardo l'individuazione di **nuovi interporti**, si ritiene che il principio guida debba essere, oltre che la rilevanza nazionale e la compatibilità delle proposte di nuovo insediamento con le pianificazioni e programmazioni regionali, la coerenza con l'effettiva domanda di trasporto e l'integrazione con la rete esistente, adeguatamente potenziata dove necessario, evitando *l'over-supply* laddove la logistica non necessiti di nuovi poli

Su questo punto si rinvia alle richieste puntuali di cui all'allegato, relative all'art. 1, co. 2 (richiesta di considerare anche la domanda di trasporto, essenziale per il perseguimento delle finalità ambientali e trasportistiche) e all'art. 3 co. 2 (nuova lett. *g-ter*).

Elemento cardine per la definizione e l'attuazione delle strategie di sviluppo dell'interporto, per la sua gestione ambientale e della sicurezza è il **soggetto gestore**, del quale, tuttavia, manca del tutto una definizione. Eppure la natura giuridica del soggetto gestore e le modalità di gestione degli interporti sono argomenti decisamente delicati, trattandosi di bilanciare la necessità di gestire in maniera economicamente efficiente un'infrastruttura e di

garantire, al contempo, una funzione intermodale fondamentale a supporto della sostenibilità del settore dei trasporti. Occorre, quindi, che sia assicurato, da parte del soggetto gestore, il perseguimento dell'interesse pubblico, garantendo il rispetto dell'effettuazione dell'intermodalità attraverso, ad esempio, un monitoraggio a posteriori.

Inoltre, la natura giuridica dei soggetti gestori di interporti deve essere raccordata con la realtà esistente (società private, società a partecipazione pubblica, consorzi, ecc): non si tiene adeguatamente conto, infatti, della complessità "soggettiva" dei singoli interporti, la maggior parte dei quali sono a partecipazione pubblica, introducendo incertezza circa il regime normativo da applicare (es. d. lgs. n. 175/2016 in tema di società pubbliche) o anche la necessità di dismissioni di capitale.

Non è chiaro neanche chi siano gli enti pubblici concedenti che costituiscono il diritto di superficie e chi siano i i soggetti gestori "*già convenzionati con il MIT*".

Riguardo la **visione generale e la programmazione degli interporti** di cui alla presente proposta di legge, si segnala preliminarmente che, se la presenza di efficienti nodi intermodali, cioè infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione tra le reti, è un'esigenza fondamentale per sostenere la crescita e la competitività di un Paese, appare limitativo, anche ai fini di un finanziamento pubblico della loro realizzazione o potenziamento, prendere in considerazione solo i porti e interporti, rigidamente definiti come complesso non scindibile di strutture e servizi comprendente sia uno scalo ferroviario idoneo a formare treni completi, sia aree con immobili dedicati a funzioni logistiche. Accanto agli interporti, infatti, esistono altre tipologie di infrastrutture logistiche, in gran parte gestite da operatori privati che fanno riferimento a scali ferroviari esistenti o che si collocano su aree interamente private (entri intermodali, centri merci, autoporti o piattaforme logistiche in senso lato). Se si guarda al complesso dei traffici intermodali (quelli da favorire perché implicano il ricorso al treno sulle lunghe distanze, con benefici di riduzione dell'inquinamento, della congestione e dell'incidentalità), è di tutta evidenza che una quota molto rilevante di tali traffici in Italia è resa possibile da una ricca offerta di infrastrutture diverse dagli interporti, dove effettuare le operazioni di interscambio tra camion e treno: i terminal intermodali, costituiti da binari e piazzali attrezzati per le operazioni di trasbordo delle unità di carico intermodali – casse mobili, semirimorchi, container. Pertanto anche i semplici terminal intermodali, in quanto infrastrutture che sviluppano l'intermodalità, rispondono alle finalità della legge e dovrebbero perciò essere presi in considerazione come beneficiari di aiuti statali alla loro realizzazione e al loro potenziamento, alla stessa stregua degli interporti.

Appare opportuno, inoltre, che lo sviluppo della logistica integrata e dell'intermodalità in Italia debba passare anche attraverso lo sviluppo di infrastrutture sempre più integrate, dotate di idonee strutture per immagazzinare, lavorare e ridistribuire le diverse merci, in grado di sviluppare traffici intermodali e fungendo da anello di congiunzione fra industria e servizi, riconoscendone altresì la valenza di infrastrutture di pubblico interesse.

Più in generale, è auspicabile un intervento organico inteso a razionalizzare tutti gli aspetti legati all'intermodalità e alla logistica, definendo il disegno della rete infrastrutturale integrata portante del sistema intermodale e logistico (linee, nodi di tutte le modalità e connessioni) di rilevanza internazionale e nazionale, in coerenza con il Piano Strategico nazionale della portualità e della Logistica, integrata da una rete di impianti minori o ad elevata specializzazione, senza escludere la necessità di contrastare la proliferazione degli impianti "inutili", come già accennato sopra, e di recuperare invece i fabbisogni arretrati di alcune principali aree del Paese.

A questo fine dovrebbe essere dedicato il nuovo strumento di pianificazione nazionale, introdotto all'art. 2, il "**Piano generale per l'intermodalità**".

Tuttavia, non sono definiti né contenuti, né finalità e strumenti attuativi di tale piano in una visione complessiva dei problemi di intermodalità: il Piano finisce così con l'apparire non tanto uno strumento di pianificazione territoriale, ma un programma contenente un elenco di opere strategiche di prevalente rilevanza nazionale, al pari di quanto previsto dalla c.d. "*legge obiettivo*".

Si segnala che, in entrambi i casi, non è comprensibile il mancato **coinvolgimento delle Regioni**, trattandosi di materia di competenza concorrente: si chiede che l'approvazione del Piano sia sottoposta all'intesa della Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, così come appare doveroso acquisire l'intesa in caso di individuazione dei nuovi interporti e almeno il parere della stessa in relazione alla ricognizione degli interporti già esistenti e in corso di realizzazione.

Un Piano dell'intermodalità che riordini gli interporti e le piattaforme logistiche dovrebbe riordinare le competenze in materia di pianificazione, assegnando allo Stato il compito di definire i "*terminali strategici*" funzionali ai corridoi europei e i requisiti delle piattaforme logistiche su base sovraregionale, a garanzia di un approccio nazionale omogeneo e di un'azione geopolitica integrata per il settore della logistica e della portualità, dando valore al sistema complessivo della rete nazionale delle infrastrutture logistiche rispetto a possibili istanze localistiche, prive di un reale interesse nazionale.

Si suggerisce, infine, la valutazione di un altro aspetto qui non citato: la funzione di supporto alla **distribuzione urbana di ultimo miglio**.

In conclusione, si segnala che non esiste alcuna forma di **controllo da parte del Ministero** delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si presenta solo come finanziatore delle opere interportuali senza alcun controllo sulla gestione dei servizi e della concessione rispetto all'interesse nazionale perseguito, proponendo almeno di prevedere un'attività di **monitoraggio** a garanzia del rispetto delle finalità della legge.

Allegato
Osservazioni/emendamenti all'articolo

Testo proposta di legge	Osservazioni/Emendamenti Regioni
<p>Art. 1. (Ambito di applicazione e definizioni)</p> <p>1. La presente legge stabilisce, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, nell'ambito delle materie concernenti i porti e gli aeroporti civili, nonché le grandi reti di trasporto e di navigazione, i principi fondamentali in materia di interporti e della loro rete.</p> <p>2. In attuazione di quanto disposto dal comma 1, la presente legge persegue le seguenti finalità:</p> <p>a) favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, svolgendo funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale e valorizzando la rete esistente degli interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240;</p> <p>b) migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto in una prospettiva di sviluppo e di connessione tra le reti infrastrutturali in ambito nazionale ed europeo;</p> <p>c) sostenere, in coerenza con quanto previsto nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, la realizzazione coordinata dei corridoi intermodali che costituiscono l'asse portante della rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013;</p> <p>d) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;</p> <p>e) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;</p> <p>f) promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica;</p> <p>3. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento</p>	<p>d) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto e della domanda di trasporto</p> <p>e) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;</p> <p>f) promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica; e) promuovere la sostenibilità economica, sociale, ambientale e climatica degli interporti e delle attività di trasporto e di logistica</p> <p>[Motivazione: i punti e) ed f) sono simili e trattano le attività]</p> <p>4) Inserire una definizione di sogetto gestore, [Si rinvia, a questo proposito, alle osservazioni di carattere generale].</p>

<p>e di Bolzano ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.</p> <p>4. Ai fini di cui alla presente legge si intende per:</p> <p>a) interporto: il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici, in ogni caso comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.</p> <p>b) Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica: l'organismo di cui all'articolo 4;</p> <p>c) valutazione d'impatto ambientale (VIA): il procedimento mediante il quale sono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto, ai sensi delle disposizioni del titolo III della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ai fini dell'individuazione delle soluzioni più idonee al perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 4, commi 3 e 4, lettera b), del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006;</p> <p>d) valutazione ambientale strategica (VAS): il processo che comprende, ai sensi delle disposizioni del titolo II della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione e il monitoraggio.</p> <p>5. Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale.</p>	<p>e) valutazione d'impatto ambientale (VIA):</p> <p>d) valutazione ambientale strategica (VAS): <i>[Motivazione: il richiamo previsto alla VIA e VAS alle lettere c) e d) appare superfluo, in quanto le procedure ad esse relative sono contenute nelle norme statali e regionali e già applicabili a qualsiasi realizzazione o ampliamento di opere.]</i></p> <p>5. Gli interporti sono tra le infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale.” <i>[Motivazione - C'è sicuramente la necessità di elevare i nodi interportuali a elementi strategici della rete, ma non sono i soli e bisogna pensare sotto forma di rete.]</i></p> <p>✓ Si chiede, inoltre, di chiarire cosa si intende per “preminente interesse nazionale”. Sarebbe opportuno utilizzare la stessa dizione di cui al comma 4, lett. a (<i>rilevanza nazionale</i>).</p>
--	--

<p>6. La rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale.</p> <p>7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'aggiornamento periodico triennale dei soggetti gestori degli interporti.</p>	<p>7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'aggiornamento periodico triennale degli interporti e dei relativi soggetti gestori.</p> <p>✓ Specificare più dettagliatamente in cosa consiste “<i>l'aggiornamento periodico triennale dei soggetti gestori degli interporti</i>” e cioè se trattasi di un albo o altro elenco, le modalità di iscrizione ed eventuali altre informazioni attinenti.</p>
<p>Art. 2. (Programmazione degli interporti)</p> <p>1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità di cui ai commi da 2 a 4, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione rispondenti alle condizioni stabilite dalla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica 7 aprile 1993, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993.</p> <p>2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora il Piano generale per l'intermodalità, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica.</p> <p>3. Il Piano generale per l'intermodalità è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da trasmettere alle Camere per il parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può essere comunque adottato.</p> <p>4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, secondo criteri volti alla costituzione di un sistema atto a incrementare la</p>	<p>Art. 2. Programmazione degli interporti</p> <p>1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità di cui ai commi da 2 a 4, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e previo parere della Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, con uno o più decreti provvede...”</p> <p>3. Il Piano generale per l'intermodalità Programma degli Interporti è approvato, previa intesa della Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [<i>Motivazione: la nuova definizione intende evitare confusione con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Riguardo l'intesa, questa è indispensabile visto che, si tratta di materia di competenza legislativa concorrente</i>]</p> <p>4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e intesa della Conferenza Stato-Regioni e PA, con uno o più decreti, ... provvede all'individuazione di nuovi interporti verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2, e previa valutazione, per le Regioni già dotate di interporti, circa l'effettiva possibilità di potenziare quelli già</p>

<p>funzionalità della rete degli interporti, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2.</p>	<p>esistenti, in coerenza con le pianificazioni e programmazioni regionali e nazionali.”</p> <p>[Motivazione: l'intesa è necessaria, visto che si disciplina in una materia, “porti ed aeroporti civili”, di legislazione concorrente, ai sensi dell'art. 117, co. 3 Cost. e ss.mm. L'intesa, del resto, è prevista all'art. 6 per l'individuazione dei progetti in ordine di priorità. Inoltre, prima di assumere decisioni relative a un nuovo interporto, bisognerebbe valutare preventivamente se essa sia coerente con la domanda di trasporto di cui all'art. 1, co. 2, lett. d), evitando l'over-supply dove la logistica non necessita di nuovi poli]</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Riguardo i criteri di individuazione dei nuovi interporti, rinviando per maggiori dettagli alle osservazioni generali, si segnala l'opportunità che tra di essi sia contemplato quello della collocazione in una ZES. ✓ Si segnala che non è chiara la correlazione tra il contenuto del Piano e i decreti di individuazione dei nuovi interporti.
<p>Art. 3. (Condizioni per l'individuazione degli interporti)</p> <p>1. L'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza congiunta delle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) disponibilità di un territorio non soggetto a vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità; b) presenza di collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione; c) presenza di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria; d) presenza di adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto o un aeroporto; e) coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto; f) individuazione dei siti in aree già bonificate, con previsione, in via prioritaria, di interventi di potenziamento e riutilizzazione di strutture preesistenti; g) garanzia di un'adeguata sostenibilità finanziaria delle attività e di idonei flussi di merci attuali e previsti. 	<p>a) disponibilità di un territorio non soggetto a vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità</p> <p>[Motivazione: la lettera a) appare superflua]</p> <p>e) coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto la rete transeuropea dei trasporti</p> <p>a) un terminale ferroviario intermodale, le modalità di utilizzazione del terminale ferroviario devono essere</p>

<p>2. Il progetto di un nuovo interporto, nel rispetto del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, deve altresì prevedere:</p> <p>a) un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare o ricevere treni completi, aventi caratteristiche compatibili con l'ottimale sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria destinata ad alimentare l'interporto; le modalità di utilizzazione del terminale ferroviario devono essere oggetto di un apposito contratto tra il gestore dell'interporto e la società Rete ferroviaria italiana Spa;</p> <p>b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;</p> <p>c) un servizio doganale, qualora l'infrastruttura abbia flussi di traffico provenienti da Stati non appartenenti all'Unione europea;</p> <p>d) un centro direzionale;</p> <p>e) un'area per i servizi destinati ai veicoli industriali;</p> <p>f) aree diverse destinate, rispettivamente, alle funzioni di trasporto intermodale, di logistica di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva, e di logistica distributiva urbana;</p> <p>g) sistemi che garantiscano la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori.</p>	<p>oggetto di un apposito contratto tra il gestore dell'interporto e la società Rete ferroviaria italiana Spa;</p> <p><i>[Motivazione: i rapporti fra soggetto gestore di un terminale ferroviario e RFI sono già oggi sempre, per disposizioni legate agli aspetti di sicurezza e alle responsabilità reciproche, oggetto di contratto; inoltre RFI non è l'unico gestore di infrastruttura ferroviaria in Italia].</i></p> <p>c) un servizio doganale, qualora l'infrastruttura abbia flussi di traffico provenienti da Stati non appartenenti all'Unione europea;</p> <p><i>[Motivazione: si ritiene opportuno eliminare il periodo, in quanto per definizione un interporto è collegato (vedi concetto di rete) con il mercato mondiale di merci per le attività di import/export].</i></p> <p>g-bis) Collegamento alle reti telematiche a banda ultralarga</p> <p><i>[Si propone di integrare le condizioni con la previsione di un requisito tecnologico]</i></p> <p>g.ter) -</p> <ul style="list-style-type: none"> • documentazione atta a verificare l'entità e le caratteristiche merceologiche del traffico assegnabile, inclusa una verifica di compatibilità con altri analoghi insediamenti limitrofi¹ ed una stima del traffico intermodale attestata dal vettore ferroviario; • uno studio di carattere generale ed una eventuale previsione di realizzazione per fasi funzionali; • piano degli investimenti; • piano finanziario; • gli elementi necessari per una CBA; • uno studio di impatto ambientale; • l'impegno del vettore ferroviario; • il progetto degli impianti primari, predisposti all'allacciamento alla rete nazionale, finalizzati ai seguenti servizi:
--	--

¹ E' il ragionevole criterio alla base di un potenziale piano dell'intermodalità ovvero di un sistema interportuale nazionale che deve innestarsi nella rete paneuropea dei trasporti.

<p>3. La progettazione e la realizzazione di un interporto devono rispondere a criteri di trasparenza e di unitarietà tra le diverse funzioni previste e devono essere conformi ad adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo nonché di risparmio energetico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema di incontro domanda/offerta; - Sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi; - Sistema di interscambio dati; - Sistema di teleprenotazione; - Sistema di informazione. <p>[Si tratta dei requisiti contenuti nel § 2 del piano quinquennale del 1993, approvato con delibera CIPE 7 aprile 1993, relativi al progetto “preliminare” di un interporto.]</p> <p>✓ Appare opportuno inserire un maggiore richiamo a criteri di progettazione e metodologie di realizzazione “green”. La sostenibilità ambientale, energetica e paesaggistica degli interporti, con poco sforzo, potrebbe essere sostenuta o per lo meno potrebbe essere prevista una sua valorizzazione.</p>
<p>Art. 4. (Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica)</p> <p>1. Ferme restando le competenze delle autorità di sistema portuale, il Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, in conformità con gli obiettivi di cui all’articolo 1, svolge compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le 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.</p> <p>2. Con regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell’articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti la composizione, l’organizzazione, il funzionamento e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, nel rispetto dei seguenti principi:</p> <p>a) il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o da un suo delegato;</p>	<p>1. svolge compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti e dell’intermodalità ai fini dell’integrazione dei sistemi”.</p>

<p>b) fanno parte del Comitato, quali membri di diritto, il Presidente dell'Unione interporti riuniti, i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicati gli interporti nonché i presidenti degli interporti medesimi, o i rispettivi delegati;</p> <p>c) la composizione, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato sono disciplinati in funzione degli ambiti territoriali interessati dalle iniziative volte alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, anche prevedendo la costituzione di appositi sottocomitati.</p> <p>3. Alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci e i presidenti delle autorità di sistema portuale dei territori interessati, nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali.</p> <p>4. All'articolo 46, comma 1, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo le parole: «attraverso atti d'intesa e di coordinamento» sono inserite le seguenti: «con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica».</p> <p>5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.</p>	<p>b): "... membri di diritto, il Presidente dell'Unione Interporti Riuniti, i presidenti delle regioni, nel cui territorio sono ubicati gli interporti, o loro delegati, nonché i presidenti degli interporti medesimi o i rispettivi delegati.</p> <p>[Motivazione: si ritiene che gli interporti e/o il Presidente IR debbano essere nel Comitato, ma non con diritto di voto, al fine di non correre il rischio di configurare un conflitto di interesse].</p> <p>3. "Alle riunioni del Comitato .. possono partecipare, senza diritto di voto, il Presidente dell'Unione Interporti Riuniti, i presidenti degli interporti, i Presidenti delle Regioni nel cui territorio non esistono interporti, i sindaci ...nonché rappresentanti dell'infrastruttura ferroviaria e i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica..."</p> <p>[Motivazione. Per il presidente UIR vedasi comma 2, lett. b. Per i Presidenti di Regione si ritiene opportuno che siano presenti anche quelli che non hanno un interporto, almeno con funzione consultiva. Analogamente, al fine di garantire una maggiore integrazione delle infrastrutture deputate al trasporto merci - nodi ed infrastrutture lineari - si ritiene opportuno che siano presenti rappresentanti dell'infrastruttura ferroviaria]</p> <p>Inoltre, laddove si parla dei sindaci e autorità portuali dei territori interessati, si chiede di dare una definizione di territori interessati, visto che un interporto non impatta solo sul territorio su cui è collocato.</p>
<p>Art. 5. (Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)</p> <p>1. La gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale rientrante tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale. I soggetti che</p>	<p><i>Commi 1-2.</i> Non è affrontata la questione della natura giuridica e delle modalità di gestione degli interporti. Si rinvia alle osservazioni generali.</p>

<p>gestiscono gli interporti agiscono in regime di diritto privato.</p> <p>2. I soggetti che gestiscono gli interporti provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti ai sensi dei commi 1 e 2 dell'articolo 3 nonché, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio, all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione alle disposizioni del comma 3 del medesimo articolo 3.</p> <p>3. Al fine di garantire la certezza degli strumenti economico-finanziari utilizzati per la realizzazione degli interporti, gli enti pubblici concedenti costituiscono un diritto di superficie, ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile, in favore dei soggetti gestori di ogni interporto interessato già convenzionati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La durata del diritto di superficie è stabilita tenendo conto del valore degli investimenti effettuati per le opere realizzate dai soggetti gestori nonché dell'ammortamento dei costi da questi già sostenuti. Nel rispetto di tali criteri, la valutazione sulla congruità dell'operazione economico-finanziaria in correlazione alla durata del diritto di superficie deve essere effettuata tramite una perizia di stima asseverata e giurata da un tecnico abilitato. Tale perizia è volta a definire un piano economico-finanziario in relazione ai costi sostenuti e ai ricavi attesi dalla gestione delle opere realizzate, nonché alla misura degli oneri sostenuti e non ancora ammortizzati attraverso la gestione stessa.</p> <p>4. I soggetti gestori degli interporti interessati possono riscattare le aree dagli enti concedenti trasformando, a seguito di esplicita richiesta, il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili. Ai fini del presente comma si applica, in quanto compatibile, la procedura prevista dall'articolo 31, commi 45, 46, 47 e 48, della legge 23 dicembre 1998, n. 448.</p>	<p><i>Commi 3-4</i> - La norma relativa alla costituzione del diritto di superficie a favore del gestore dell'interporto non può essere applicata, nel caso di infrastrutture interportuali già esistenti quando si tratta di strutture edificate su terreni di proprietà dell'Ente con risorse e/o finanziamenti pubblici. L'eventuale costituzione del diritto di superficie in favore del soggetto gestore e il conseguente riscatto da parte di quest'ultimi delle suddette aree costituirebbe, infatti, un danno erariale a carico dell'ente pubblico, che avrebbe concesso a terzi un diritto afferente i suoi terreni e le proprietà infrastrutturali ivi edificate.</p> <p>La norma, invece, può applicarsi al caso terreni di proprietà dell'Ente, riconducibili ad aree di ampliamento/completamento dell'infrastruttura interportuale già esistente e allo stato non ancora edificati dallo stesso, ma solo previo accordo tra le parti e dietro idoneo corrispettivo, da determinare su parere dell'ufficio tecnico competente al fine di agevolare ed incentivare la realizzazione di infrastrutture da parte di soggetti privati.</p>
<p>Art. 6. (Potenziamento degli interporti, della inter- modalità e della rete ferroviaria interportuale)</p>	<p>✓ Chiarire se qualunque progetto relativo alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti debba</p>

<p>1. In conformità all'attività di programmazione di cui all'articolo 2, 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 di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, allo scopo di garantire l'ottimizzazione, l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa, nell'ambito delle risorse di cui al comma 2 del presente articolo, individua, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti.</p> <p>2. Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1, è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021. L'ordine di priorità è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti alle finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1, con particolare riferimento alla lettera e), nonché del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.</p> <p>3. Le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2 del presente articolo sono disciplinate, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.</p> <p>4. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi, i progetti di cui al comma 1 del presente articolo, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità, sono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, con la</p>	<p>necessariamente rientrare nella programmazione di cui alla presente legge o se lo stesso interporto possa procedere con le proprie risorse</p> <p>✓ Specificare la tipologia degli interventi finanziabili e affrontare la tematica degli Aiuti di Stato che in altri programmi di finanziamento nazionali ha bloccato le progettualità sviluppate.</p> <p>✓ Non è precisato se l'apposito programma per l'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale presentato da Rete ferroviaria italiana Spa contenga interventi con carattere prioritario rispetto agli altri interventi e se questi siano finanziabili con la presente legge.</p>
--	---

<p>partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Se l'accordo di programma non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza prevista dal comma 3 del citato articolo 34 del testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, ovvero se il consiglio comunale non ratifica l'adesione del sindaco ai sensi del comma 5 del medesimo articolo 34, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi del presente articolo. Le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al presente articolo.</p> <p>6. Coerentemente con le finalità di cui all'articolo 1, comma 2, per potenziare la capacità dei flussi della rete ferroviaria degli interporti e in coerenza con le disposizioni della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, e del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, la società Rete ferroviaria italiana Spa provvede all'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale mediante un apposito programma, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.</p> <p>7. I soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivono con la società Rete ferroviaria italiana Spa appositi contratti per procedere all'adeguamento agli standard dell'Unione europea in materia di:</p> <p>a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati;</p> <p>b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.</p>	<p>6. Coerentemente con le finalità di cui all'articolo 1, comma 2, provvede all'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale mediante un apposito programma,in materia di: a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati; b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.</p> <p>7. I soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivono con la società Rete ferroviaria italiana Spa appositi contratti per procedere all'adeguamento agli standard dell'Unione europea in materia di: a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati; b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.</p> <p>[Motivazione: l'adeguamento degli interporti dovrebbe costituire una sezione <i>ad hoc</i> del Contrattodi Programma-Investimenti di RFI e comunque questa dovrebbe provvedere autonomamente all'adeguamento, senza alcuna necessità di stipulare accordi con i singoli gestori con una irragionevole dispersione sul territorio di contratti e conseguenti disomogeneità. Del resto, anche per il fatto che si tratta di standard Europei, l'adeguamento della rete dovrebbe avvenire nell'ambito della intera programmazione nazionale della rete e non a livello di singolo nodo]</p> <p>Comma 7-bis) Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a definire protocolli e piattaforme digitali che integrino la struttura interportuale con le altre strutture logistiche e la supply chain a cui fanno da riferimento.</p> <p>[Si collega all'emendamento all'art. 3, nuova lettera g-bis)</p>
<p>Art. 7. (Disposizioni finanziarie)</p> <p>1. Agli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.</p>	

<p>2. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, a esclusione di quelli di cui all'articolo 6, comma 2, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2019-2021, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2019, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p> <p>3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.</p> <p>4. Ai soggetti gestori di interporti è destinata annualmente una quota pari al 5 per cento delle risorse derivanti dai diritti e dalle imposte accertati nell'anno precedente dall'ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli in relazione alla realizzazione di opere e di lavori nei rispettivi interporti.</p>	<p>La disposizione non è affatto chiara, né in relazione alla natura dei diritti e imposte, sui quali operare la trattenuta del 5% a vantaggio dei soggetti gestori di interporti, né su questo sistema di finanziamento degli stessi.</p>
<p>Art. 8. (Disposizioni finali)</p> <p>1. Gli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, sono abrogati.</p> <p>2. Sono fatti salvi i procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, nonché gli effetti prodotti dalle stesse disposizioni.</p> <p>3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, adeguano le proprie disposizioni in materia di interporti a quanto disposto dalla medesima legge.</p>	