

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1259

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROTELLI, ACQUAROLI, BELLUCCI, BUCALO, BUTTI, CARETTA, CIABURRO, CROSETTO, LUCA DE CARLO, DEIDDA, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DONZELLI, FERRO, FIDANZA, FOTI, FRASSINETTI, GEMMATO, LOLLOBRIGIDA, LUCASELLI, MASCHIO, MELONI, MOLLICONE, MONTARULI, OSNATO, PRISCO, RAMPPELLI, RIZZETTO, SILVESTRONI, TRANCASSINI, VARCHI, ZUCCONI**

Legge quadro in materia di interporti

*Presentata l'11 ottobre 2018*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il presente provvedimento nasce dalla necessità di fornire una solida disciplina generale in materia di interporti e della relativa rete, resasi ormai impellente a causa del ruolo sempre più rilevante assunto nel corso del tempo dagli enti interportuali, anche alla luce delle operazioni intermodali svolte in combinazione con le infrastrutture, nazionali e no, che si occupano di attività di trasporto e di logistica.

La proposta di una disciplina organica persegue dunque l'obiettivo di incrementare e potenziare, in maniera ampia e proficua, l'organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali, nel rispetto dei

principi di economia, efficienza e trasparenza.

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 apparso doveroso muovere dalla precisazione dell'ambito di applicazione del provvedimento e dall'esplicazione nel dettaglio delle finalità perseguite dallo stesso, oltre a offrire una serie di definizioni preliminari utili all'individuazione oggettiva degli interporti e dei procedimenti amministrativi di maggior rilievo.

Da un punto di vista operativo, la presente proposta di legge quadro in materia di interporti provvede a disciplinare le in-

terazioni tra i vari organi politici in vista delle attività di ricognizione e programmazione degli interporti già esistenti e nuovi, per poi elencare i requisiti che devono essere congiuntamente sussistenti ai fini dell'individuazione dell'ente interportuale.

Un ruolo decisivo è svolto dal Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di cui vengono disciplinate le funzioni, la composizione e le modalità di svolgimento delle riunioni; 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.

La parte conclusiva della presente proposta di 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 di Bolzano.

Venendo ad esaminare il provvedimento più nel dettaglio, l'articolo 1, dopo aver operato un richiamo all'articolo 117 della Costituzione, prosegue con la puntuale elencazione delle finalità che la legge persegue in attuazione degli obiettivi prefissati: si tratta di una serie di punti complessivamente volti a favorire lo sviluppo delle attività interportuali e a garantire un'organizzazione sempre più efficiente della rete infrastrutturale, in vista di interessi pubblici primari e salvaguardando le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano, secondo le rispettive norme statutarie e attuative.

L'articolo, inoltre, reca alcune definizioni dal carattere imprescindibile per una piena comprensione della nuova regolamentazione interportuale, poiché « l'interporto »

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

Infine, l'articolo 1 prevede alla concreta enumerazione dei soggetti che si occupano della gestione degli interporti, attualmente individuati a seguito delle attività di ricognizione previamente disposte, enfatizzando il ruolo primario attribuito, a livello nazionale e nel perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale, agli interporti e alla relativa rete infrastrutturale. L'ultimo comma prevede un innovativo sistema di aggiornamento del novero dei soggetti gestori degli interporti, da attivare con cadenza triennale e demandato al competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 2 è relativo alla programmazione degli interporti, il cui nucleo centrale 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; le Commissioni parlamentari competenti per materia saranno poi chiamate a fornire, sullo schema di decreto, il proprio parere, la cui mancata espressione non è comunque ostativa all'adozione definitiva. L'individuazione di nuovi interporti è demandata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che vi provvede con propri decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

L'articolo 3 interviene enunciando i requisiti, richiesti in maniera congiunta, cui è

subordinata l'individuazione di un nuovo interporto. L'articolo prevede, altresì, una serie di ulteriori elementi che, nel rispetto del decreto legislativo n. 152 del 2006, devono essere contemplati dal progetto di un nuovo interporto e che possono essere ricondotti non tanto a profili di collegamento esterno quanto a elementi organizzativi od operativi « interni » al complesso interportuale. Infine, si stabilisce in maniera perentoria come le attività di progettazione e realizzazione di un interporto debbano sempre rispondere a criteri di trasparenza, omogeneità, sicurezza ed efficienza energetica.

Ad integrazione di quanto già disposto a livello definitivo 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 e coadiuvare a livello generale nonché 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 ». Nel rispetto di una serie di principi di regolarità e funzionalità amministrativa, elencati puntualmente dall'articolo in commento, si prevede l'adozione, tramite apposito decreto ministeriale, di un regolamento in grado di definire compiutamente la composizione, l'organizzazione, il funzionamento, nonché la disciplina amministrativa e contabile del Comitato.

L'articolo 5 è volto a disciplinare il regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti, stabilendo che l'attività di gestione di un interporto è 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 abolizione, disposta a partire dalla data di entrata in vigore 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 delle disposizioni della legge, nonché, qualora possibile in base alle esigenze di equilibrio di bilancio, quello di adeguare alle medesime disposizioni, sotto un profilo strutturale, gli interporti già operativi e quelli in fase di realizzazione.

L'articolo garantisce, altresì, un'applicazione delle sue disposizioni che risulti compatibile con la natura giuridica degli interporti già costituiti in forma di ente pubblico economico.

Da ultimo, si prevede che « Al fine di garantire la certezza degli strumenti economici finanziari utilizzati per la realizzazione degli interporti », gli enti pubblici concedenti costituiscano un diritto di superficie, ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile, a vantaggio dei soggetti gestori di ogni singolo interporto interessato. Tale diritto è disciplinato a livello operativo, in ordine, ad esempio, alle facoltà di godimento, alla durata, alla valutazione del valore delle operazioni economiche connesse nonché alla possibilità di riscatto delle aree di proprietà del concedente.

Con l'articolo 6, che si ricollega alle norme in tema di programmazione di cui all'articolo 2, si introduce 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 dell'azione amministrativa nei limiti delle risorse disponibili. A tal fine si autorizza una spesa minima di 10 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2019-2021 e si stabiliscono, altresì, i criteri di priorità da tener presenti nell'individuazione e nel finanziamento dei progetti. Si demanda, inoltre, ad un regolamento da adottare 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 e previa intesa in sede di Conferenza unificata, la puntuale disciplina della commisurazione delle risorse finanziarie, delle modalità e delle procedure volte all'attuazione e alla gestione dei progetti individuati ai sensi dell'articolo in commento.

Ai fini di una maggiore celerità, i progetti di realizzazione e sviluppo 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 n. 267 del 2000. Nello specifico, la disposizione precisa quali siano i soggetti legittimati a partecipare al suddetto accordo di programma e definisce le cause di decadenza – con eventuale successiva riallocazione delle risorse finanziarie – rinvenibili nella mancata approvazione dell'accordo entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza di cui al citato articolo 34, comma 3, nonché nella mancata ratifica, da parte del consiglio comunale, dell'adesione del sindaco.

Si precisa in via ulteriore come, nel pieno rispetto della normativa europea vigente in materia (si veda in particolare la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio), il gestore della rete ferroviaria italiana abbia l'onere di pianificare l'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale mediante apposito programma, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica. Si prevede, in-

fine, la sottoscrizione, tra gli interporti (anche congiunti) e la società Rete ferroviaria italiana Spa, quale gestore della rete ferroviaria italiana, di appositi contratti di adeguamento agli *standard* tecnici europei dettati in materia.

L'articolo 7 reca le norme di copertura finanziaria, ponendo gli oneri derivanti dall'attuazione della legge per una parte a carico dei Fondi di riserva e speciali del Ministero dell'economia e delle finanze e per un'altra parte a carico delle risorse in favore dell'autotrasporto previste dalla legge di stabilità per il 2015.

Il comma 4 dell'articolo 7, inoltre, è volto alla creazione di una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro-intermodalità, per la realizzazione di opere e di lavori negli interporti, attraverso la destinazione a tale fine di una quota pari al 5 per cento delle risorse derivanti dai diritti e dalle imposte accertati annualmente dall'ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da versare in favore dei soggetti gestori degli interporti.

L'articolo 8 reca disposizioni di abrogazione e di coordinamento con la normativa vigente. Sono, inoltre, fatti salvi i procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della legge ai sensi delle disposizioni abrogate, nonché gli effetti da esse prodotti e, infine, si dispone un meccanismo di adeguamento da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano alle disposizioni introdotte, al fine di assicurare conformità e compatibilità alla legge quadro.

## PROPOSTA DI LEGGE

### Art. 1.

*(Ambito di applicazione e definizioni)*

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.

2. In attuazione di quanto disposto dal comma 1, la presente legge persegue le seguenti finalità:

*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;

*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;

*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;

*d)* razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;

*e)* contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;

*f)* promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica;

3. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.

4. Ai fini di cui alla presente legge si intende per:

*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.

*b)* Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica: l'organismo di cui all'articolo 4;

*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;

*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.

5. Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale.

6. La rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fon-

damentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'aggiornamento periodico triennale dei soggetti gestori degli interporti.

#### Art. 2.

##### *(Programmazione degli interporti)*

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.

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.

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.

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 funzionalità della rete degli interporti, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2.

## Art. 3.

*(Condizioni per l'individuazione degli interporti)*

1. L'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza congiunta delle seguenti condizioni:

*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.

2. Il progetto di un nuovo interporto, nel rispetto del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, deve altresì prevedere:

*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;

*b)* un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;

*c)* un servizio doganale, qualora l'infrastruttura abbia flussi di traffico prove-



nienti da Stati non appartenenti all'Unione europea;

d) un centro direzionale;

e) un'area per i servizi destinati ai veicoli industriali;

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;

g) sistemi che garantiscano la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori.

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.

#### Art. 4.

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

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.

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'in-

termodalità e la logistica, nel rispetto dei seguenti principi:

a) il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o da un suo delegato;

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;

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.

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.

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, ».

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### Art. 5.

*(Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)*

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 gestiscono gli interporti agiscono in regime di diritto privato.

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.

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.

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.

#### Art. 6.

*(Potenziamento degli interporti, della intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)*

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.

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.

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.

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 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.

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.

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.

#### Art. 7.

##### *(Disposizioni finanziarie)*

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.

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.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

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.

#### Art. 8.

##### *(Disposizioni finali)*

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.

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.

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.

PAGINA BIANCA



\*18PDL0032040\*