

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. Nuovo testo C. 730 Velo (Parere alla IX Commissione) (*Esame e rinvio*) 68

COMITATO RISTRETTO:

Disciplina degli orari di apertura degli esercizi commerciali. C. 750-A Dell'Orco, C. 947 Iniziativa popolare, C. 1042 Benamati e C. 1279 Abrignani 73

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulla strategia energetica nazionale e sulle principali problematiche in materia di energia.

Audizione di rappresentanti di Federchimica.

Audizione di rappresentanti di Energia Concorrente (*Svolgimento e conclusione*) 73

SEDE CONSULTIVA

Martedì 12 novembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ignazio ABRIGNANI.

La seduta comincia alle 10.10.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.

Nuovo testo C. 730 Velo.

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Lorenzo BASSO (PD), *relatore*, osserva preliminarmente che la proposta di legge in esame riproduce il contenuto di una proposta di legge approvata nella XVI legislatura in prima lettura alla Camera

(aprile 2012) e successivamente non approvata dal Senato (S. 3257). Illustra quindi il contenuto del nuovo testo del provvedimento, come modificato dagli emendamenti approvati, segnalando la sua rilevanza per l'intero sistema produttivo del Paese.

La proposta introduce una nuova disciplina in materia di interporti rispetto a quella attualmente recata dalla legge n. 240 del 1990 (*Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci ed in favore dell'intermodalità*).

L'articolo 1 della proposta di legge individua, al comma 1, l'ambito di applicazione del provvedimento nella definizione dei principi fondamentali, nel quadro delle materia di legislazione concorrente « porti e aeroporti civili » e « grandi reti di trasporto e navigazione » (articolo 117, terzo comma Cost.), in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali. Al successivo comma 4, si precisa che

per interporto si intende « il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto » (lettera *b*). Il medesimo comma definisce anche la piattaforma logistica territoriale come « il complesso delle infrastrutture e dei servizi presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti » (lettera *a*). Il comma 4 reca anche le definizioni di infrastruttura intermodale (« ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica », lettera *c*) ed un richiamo al contenuto dell'articolo 4 per la definizione delle funzioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica (lettera *d*).

Il comma 2 individua le finalità della legge e precisamente: *a*) miglioramento e incremento della concentrazione dei flussi di trasporto; *b*) razionalizzazione dell'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto; *c*) diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto; *d*) superamento dei limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo.

Il comma 3 contiene la consueta clausola di salvaguardia delle eventuali più ampie competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano in forza dei rispettivi statuti speciali.

L'articolo 2 interviene in materia di ricognizione e degli interporti e delle piattaforme territoriali esistenti nonché di programmazione degli interventi in materia. In particolare, il comma 1 prevede che il Ministro per le infrastrutture, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica compia la ricognizione degli interporti già esistenti, ai sensi della delibera CIPE del 7 aprile 1993, e delle infrastrutture intermodali, come definite dall'articolo 1.

I commi da 2 a 4 disciplinano la procedura per l'adozione del Piano generale per l'intermodalità che prevede:

la predisposizione del piano da parte del Dipartimento dei trasporti del Ministero, previo parere (da acquisire entro venti giorni) della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica integrata da rappresentanti degli interporti e delle imprese e degli operatori ferroviari o intermodali (comma 2);

la trasmissione dello schema del Piano al parere delle competenti Commissioni parlamentari, da rendere entro trenta giorni;

l'adozione del piano con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dopo che siano state effettuate la valutazione ambientale strategica ed acquisita l'intesa in sede di Conferenza unificata.

Il comma 5 stabilisce che, nell'ambito del piano o con un successivo decreto da adottare con la medesima procedura del piano, si provveda alla determinazione dell'ambito di influenza di ciascuna piattaforma territoriale. Ciò dovrà avvenire in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione n. 661/2010/UE.

I commi 6 e 7 intervengono, rispettivamente, in materia di:

individuazione di nuovi interporti e di nuove piattaforme logistiche territoriali che dovrà avvenire con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di concerto con il Ministro dell'ambiente, sulla base della ricognizione compiuta ai sensi del comma 1 nonché del Piano nazionale per l'intermodalità ed una volta verificato, per quanto concerne gli interporti, il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 3, commi 1 e 2;

individuazione dei criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie stanziata dall'articolo 6 che dovrà avvenire con decreto del Ministro delle infrastrutture e

dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Il comma 8 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 3 disciplina le procedure per il riconoscimento degli interporti già operativi e subordina l'individuazione di nuovi interporti alla presenza dei seguenti requisiti:

disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici;

collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione;

collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;

adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto;

coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto.

I progetti per i nuovi interporti, nel rispetto delle norme in materia ambientale previste dal Codice dell'ambiente (decreto legislativo n. 152 del 2006), devono inoltre prevedere:

un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare o ricevere treni completi, operando con un numero non inferiore a dieci coppie di treni settimanali;

un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;

un servizio doganale;

un centro direzionale;

un'area per i servizi alle persone ed una per i servizi ai veicoli industriali;

aree diverse destinate a funzioni di trasporto intermodale, di logistica di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana;

sistemi che garantiscano la sicurezza di merci, aree e operatori;

interconnessioni con piattaforme info-telematiche.

Tutti i requisiti sopra indicati devono essere soddisfatti, entro i tre anni successivi all'anno di entrata in vigore della legge, anche dagli interporti già operativi e da quelli in corso di realizzazione.

L'ultimo comma dell'articolo stabilisce che la progettazione e la realizzazione degli interporti debbano osservare criteri di unitarietà tra le diverse funzioni e contemplare sistemi e certificazioni di sicurezza, di controllo e di risparmio energetico.

L'articolo 4 prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Al Comitato vengono attribuite due tipologie di compiti:

1. indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali, finalizzate all'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo e alla semplificazione delle operazioni nonché al miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci;

2. promozione dello sviluppo economico e il miglioramento qualitativo delle aree facenti parte delle piattaforme logistiche territoriali secondo i requisiti che sono indicati nell'articolo 3.

Il comma 2 demanda ad un successivo regolamento ministeriale, da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, la definizione della composizione, dell'organizzazione, del funzionamento, nonché la disciplina amministrativa e contabile del Comitato, fissando alcuni principi e criteri direttivi. Il Comitato dovrà infatti essere presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o da un suo delegato, e ne faranno parte, di diritto, i Presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali.

Si prevede inoltre che ai componenti del Comitato non spetti alcun emolumento, compenso o rimborso di spese a qualsiasi titolo erogati.

Il Comitato partecipa alla conclusione degli atti d'intesa e di coordinamento con regioni, province e comuni interessati, attraverso i quali le autorità portuali possono costituire sistemi logistici.

Il comma 3 modifica l'articolo 46, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (cosiddetto decreto-legge «crescita»), che ha previsto la possibilità per le Autorità portuali di costituire sistemi logistici per promuovere e realizzare infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali. Il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica viene aggiunto tra i soggetti con i quali stipulare gli atti di intesa e di coordinamento a ciò finalizzati: la norma prevede attualmente l'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

In base al comma 4 dall'attuazione dell'articolo non dovranno derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 5 qualifica gli interporti come soggetti di diritto privato, chiarendo, al comma 1, che la gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale, e, al comma 2, che i soggetti gestori degli interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro. Il comma 2 precisa tuttavia che l'utilizzo da parte dei soggetti gestori degli interporti di risorse pubbliche dovrà essere disciplinato dalla contabilità di Stato e dal Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 163/2006); il comma 2 prevede anche che i soggetti gestori provvedano alla realizzazione delle strutture dei nuovi interporti secondo quanto previsto dall'articolo 3, commi 1 e 2, nonché, nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione ai sensi dell'articolo 3, comma 3.

L'articolo 6 prevede che si individuino un ordine di priorità dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali e le risorse finanziarie a ciò finalizzate.

Infatti, il comma 1 prevede, in conformità all'attività di programmazione di cui all'articolo 2, costituite dal Piano generale per l'intermodalità, che entro il 31 maggio di ogni anno il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica previsto dall'articolo 4 e previa intesa in sede di Conferenza unificata, individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali. La finalità è di garantire l'ottimizzazione, l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa nell'ambito delle risorse previste dal successivo comma 2 del presente articolo. Il comma 2 prevede pertanto, ai fini del finanziamento dei progetti prioritari, l'autorizzazione di spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016. Per gli anni successivi al 2016 si provvede in Tabella E della legge annuale di Stabilità.

L'articolo 7 demanda a un decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con la Conferenza unificata, la disciplina delle modalità di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, anche attraverso la definizione di procedure semplificate, al fine di favorire la diversificazione dell'uso dei mezzi di trasporto impiegati e la sicurezza nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali. La norma sottolinea che la disciplina contenuta nel decreto dovrà essere definita nel rispetto della normativa nazionale ed europea.

L'articolo 8 è volto ad accelerare lo sviluppo e la realizzazione degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, di cui all'articolo 6, individuati sulla base del Piano generale per l'intermodalità. A tale fine, la norma prevede che i relativi progetti siano approvati mediante accordo di programma ai sensi dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

L'articolo 9 reca la copertura finanziaria dell'autorizzazione di spesa per i progetti relativi alla realizzazione e allo svi-

luppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali prevista dall'articolo 6. In particolare, si prevede che alla copertura dell'onere previsto, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, si provveda mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero dell'ambiente.

L'articolo 10, infine reca le abrogazioni normative conseguenti alla nuova disciplina introdotta dal provvedimento.

Conclude quindi evidenziando la rilevanza del provvedimento in esame per l'intero sistema produttivo del Paese, in considerazione del dato che la mobilità e l'interconnessione sono il secondo fattore di criticità per esso, superato soltanto dal costo dell'energia.

Raffaello VIGNALI (Pdl) chiede al relatore – che ringrazia per l'esauriva illustrazione del provvedimento – se i requisiti previsti dall'articolo 3 siano applicabili anche agli interporti già esistenti e, in caso affermativo, quali siano le conseguenze per quegli interporti che siano carenti di uno dei presupposti, quali ad esempio i collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria, per motivazioni indipendenti dalle loro responsabilità.

Luigi TARANTO (PD), osservato che il provvedimento è volto al generale efficientamento del sistema dei trasporti e della logistica, ritiene opportuno modificare l'articolo 2, comma 2, in cui si prevede la predisposizione del Piano generale per l'intermodalità da parte del Dipartimento dei trasporti del Ministero delle infrastrutture, prevedendo che tale Piano sia elaborato in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con i suoi documenti settoriali e attuativi al fine di realizzare un sistema dei trasporti coerente.

Con riferimento all'articolo 4, comma 2, lett. c), riterrebbe opportuno prevedere tra i soggetti che compongono il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica

anche i sistemi di impresa del settore (ferroviaria, autotrasporti, logistica). Invita pertanto il relatore a tenere conto delle sue osservazioni nella formulazione della proposta di parere.

Edoardo NESI (ScPI), sottolineata l'importanza dell'intermodalità nel sistema dei trasporti, osserva che all'articolo 3, comma 1, lettera a), si stabilisce che l'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici. Chiede come la disposizione possa essere applicata all'interporto di Prato, all'interno del quale sono stati recentemente rinvenuti i resti di una necropoli etrusca.

Andrea VALLASCAS (M5S) manifesta l'orientamento contrario del proprio gruppo al provvedimento in esame, in primo luogo, perché non salvaguarda il diritto alla mobilità nelle località periferiche. Il provvedimento approfondisce poi la realtà microeconomica gestionale dei singoli interporti invece di perseguire la sostenibilità economica dell'infrastruttura attraverso una valutazione costi-benefici che ne conservi la natura pubblica. Sottolinea altresì la necessità di definire piani di intervento in materia di interporti ispirati al principio della convergenza e concentrando maggiori risorse nelle aree in cui è maggiore il differenziale strutturale rispetto alla media nazionale.

Lorenzo BASSO (PD), *relatore*, con riferimento alle osservazioni del collega Vignali, rileva che il comma 3 dell'articolo 3 stabilisce che gli interporti già operativi e quelli in corso di realizzazione devono garantire il rispetto dei requisiti previsti dal provvedimento in esame entro il terzo anno successivo all'entrata in vigore della legge. Si riserva tuttavia di approfondire la questione al fine di avere un'indicazione – che può essere utile anche a rispondere al quesito posto dal collega Nesi – per comprendere come la normativa in esame possa essere applicata agli interporti già esistenti e se sia stata effettuata una ricognizione di tali infrastrutture.

Ignazio ABRIGNANI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.30.

COMITATO RISTRETTO

Martedì 12 novembre 2013.

Disciplina degli orari di apertura degli esercizi commerciali.

C. 750-A Dell'Orco, C. 947 Iniziativa popolare, C. 1042 Benamati e C. 1279 Abrignani.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 10.30 alle 11.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 12 novembre 2013. — Presidenza del presidente Ettore Guglielmo EPIFANI.

La seduta comincia alle 14.10.

Indagine conoscitiva sulla strategia energetica nazionale e sulle principali problematiche in materia di energia.

Audizione di rappresentanti di Federchimica.

Audizione di rappresentanti di Energia Concorrente.
(Svolgimento e conclusione).

Ettore Guglielmo EPIFANI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Il dottore Erwin RAUHE, *vicepresidente di Federchimica*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi per porre domande e formulare osservazioni i deputati Raffaello VIGNALI (Pdl), Gianluca BENAMATI (PD) e Andrea VALLASCAS (M5S).

Il dottore Erwin RAUHE, *vicepresidente di Federchimica* risponde ai quesiti posti.

Il dottore Giuseppe GATTI, *presidente di Energia Concorrente*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi per porre domande e formulare osservazioni i deputati Gianluca BENAMATI (PD) e Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD).

Il dottore Giuseppe GATTI, *presidente di Energia Concorrente*, risponde ai quesiti posti.

Ettore Guglielmo EPIFANI, *presidente*, ringrazia gli intervenuti per i loro contributi e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.