

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4296

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato NASTRI

Disposizioni concernenti la programmazione, la realizzazione e l'organizzazione degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali nazionali

*Presentata il 19 aprile 2011*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il *deficit* infrastrutturale del nostro Paese, come è stato più volte sottolineato, è il risultato di una trentennale non attenta politica infrastrutturale, tanto più rilevante se commisurata ai buoni ritmi di crescita della nostra economia negli anni passati. Recuperare il *deficit* infrastrutturale accumulato, in un periodo come quello che stiamo attraversando che si caratterizza per una crescita economica modesta e risorse pubbliche limitate, è una sfida da affrontare, mettendo in campo anche un programma ambizioso legato all'obiettivo strategico di riposizionare l'Italia nel contesto geo-economico e politico europeo e mondiale. Il tema dell'attraversamento dei valichi alpini e quello della portualità per i traffici trans-oceanici sono alcuni dei punti chiave di questa sfida avendo posto:

a) per i valichi alpini, la questione all'attenzione dell'Europa, evidenziando

con forza il maggior costo che subisce l'Italia per le criticità ai valichi, sia in termini di aumento dei costi dell'autotrasporto che, di riflesso, di competitività del Paese;

b) per la portualità, ponendo l'attenzione alla posizione del Paese nel nuovo scenario degli scambi mondiali orientati nel *Far East*.

Il problema è annoso e solo il rallentamento della congiuntura economica ha nel frattempo impedito che si raggiungesse la totale saturazione della capacità dei valichi rispetto alla crescita degli scambi. Il processo avviato è quello di un progressivo miglioramento dei transiti su tutto l'arco alpino, dal Fréjus al Brennero, per consentire al nostro sistema dei trasporti di svilupparsi in una prospettiva multimodale.

Un problema di prossima scadenza è la saturazione anche per i porti strategici

italiani, oramai utilizzati al 90 per cento delle loro capacità per effetto di un forte incremento dei traffici, soprattutto dei *container*. L'obiettivo è quello di lavorare per consegnare al Paese un sistema dei trasporti competitivo, efficiente e sicuro.

Dal momento che il settore dei trasporti risulta ormai «volano» fondamentale per la crescita economica ed essendo il nostro Paese fortemente caratterizzato dal trasporto su strada, l'istituzione della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica ha rappresentato una novità importante e un segno di attenzione particolare per il settore. Il suo compito primario è quello di «spingere» non solo l'autotrasporto, ma l'insieme dei soggetti attraverso i quali si esprime l'offerta «vettoriale» modale a integrarsi in una chiave economica capace anche di coniugare trasporti e logistica per realizzare *performance* caratterizzate da una più elevata soglia di efficienza. La presente proposta di legge pertanto s'inserisce pienamente in tale scenario prevedendo una più precisa individuazione, dal punto di vista legislativo, dei concetti di piattaforma logistica territoriale nazionale e di interporto, alla luce della politica europea dei trasporti, e inserendo la rete dei terminali strategici nazionali nei sistemi di rete dei collegamenti e dei corridoi marittimi dell'Unione europea. Si intende pertanto perseguire una serie di finalità nell'ambito dei trasporti combinati terrestri e marittimi e delle realizzazioni di nuove piattaforme logistiche territoriali nazionali in considerazione delle priorità definite a livello europeo e nazionale mediante i primari strumenti di programmazione con l'obiettivo di aumentare, in un mercato liberalizzato, la capacità di trasporto del Paese, promuovendo, in particolare, il riequilibrio dell'accessibilità all'intermodalità.

L'articolo 1, con il comma 1, individua l'ambito di applicazione, nel rispetto dei principi di potestà legislativa concorrente in materia di grandi reti di trasporto e di navigazione, previsti dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, definendo i concetti di piattaforma logistica territoriale nazionale e di interporto, in-

serendo la rete dei terminali strategici nazionali nei sistemi di rete dei collegamenti e dei corridoi marittimi dell'Unione europea.

Il successivo comma 2 elenca una serie di finalità. Il comma 3 definisce la piattaforma logistica territoriale e l'interporto sotto il profilo infrastrutturale.

L'articolo 2, che rappresenta un caposaldo della proposta di legge, al comma 1, prevede che il Governo, tramite la Consulta generale per l'autotrasporto per la logistica recepisca le proposte relative alla localizzazione delle piattaforme logistiche territoriali di interesse nazionale e degli interporti, ovvero alla realizzazione delle strutture previste dalla presente legge, per ciascuna delle macro aree, definite e approvate dal Piano della logistica di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 44/06 del 22 marzo 2006, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 19 giugno 2006, nell'ambito di una logica di sistema e di rete, da attuare entro il triennio successivo.

Al comma 2 sono definite le procedure di intervento sulle singole macro aree, prevedendo le fonti e gli impieghi dei finanziamenti che, attraverso il CIPE, sono assegnati ai singoli progetti nell'intesa tra il Governo e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Al comma 3 è previsto che la Consulta operi il monitoraggio e il controllo delle singole iniziative allo scopo di valutare la coerenza rispetto ai progetti avviati.

Con il successivo comma 4 si prevede che la Consulta fornisca il supporto per il potenziamento delle politiche finalizzate all'intermodalità per il trasporto combinato terrestre e marittimo.

L'articolo 3 prevede che per la realizzazione di nuove piattaforme logistiche e di interporti è possibile il ricorso alla finanza di progetto coinvolgendo, come disposto dai commi 1 e 2, il capitale dei privati nel rispetto dei principi e delle norme dell'Unione europea.

L'articolo 4 detta norme in materia di competenza regionale, prevedendo che il

riconoscimento di un interporto è soggetto ad autorizzazione regionale, subordinata alla verifica dei requisiti minimi previsti dalla legge e da quelli ulteriori eventualmente previsti dalla legge regionale. Il successivo comma 2 stabilisce che i requisiti minimi previsti, ai sensi del comma 1, sono: un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare o a 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, un'area per i servizi ai veicoli industriali e aree diverse destinate rispettivamente alle funzioni di trasporto intermodale, di logistica, di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana. L'articolo 5 prevede che le caratteristiche e i requisiti degli interporti debbano possedere determinate peculiarità e condizioni indicate nei commi da 1 a 4.

L'articolo 6 stabilisce, con il comma 1, che la natura della gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale. Il successivo comma 2 dispone che i soggetti che gestiscono interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro.

L'articolo 7 rinvia a un decreto interministeriale le modalità di trasporto e di stoccaggio dei rifiuti da parte dei soggetti che gestiscono interporti al fine di favorire la semplificazione di tali attività. Infine, con l'articolo 8, sono stabiliti gli *standard* urbanistico-edilizi da osservare nelle piattaforme logistiche territoriali e negli interporti, anche in deroga al decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

In definitiva, la proposta di legge persegue la finalità di valorizzare il sistema dei trasporti intermodale attraverso l'integrazione dei servizi di trasporto e di logistica, ottimizzando i processi ai diversi livelli: di distretto, di area, di filiera, di prodotto e di settore, per consentire un effettivo risparmio di tempo, fattore decisivo per una logistica efficiente (dallo spazio al tempo), con la convinzione che la realizzazione di nuove piattaforme logistiche e di interporti nel nostro Paese favorirà un processo di crescita e di competitività affermando il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica dell'ambito del bacino mediterraneo, razionalizzando la pianificazione territoriale delle infrastrutture e conciliando le esigenze di pianificazione guidate dai soggetti sovralocali con quelle affidate alla libera iniziativa degli enti locali e dei soggetti gestori della specializzazione produttiva del territorio.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Ambito di applicazione,  
finalità e definizioni).*

1. La presente legge, nel rispetto dei principi di potestà legislativa concorrente, in materia di grandi reti di trasporto e di navigazione, previsti dall'articolo 117, terzo comma della Costituzione, definisce i concetti di piattaforma logistica territoriale nazionale e di interporto e reca disposizioni per l'inserimento della rete dei terminali strategici nazionali nei sistemi di rete dei collegamenti e dei corridoi marittimi dell'Unione europea.

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

a) incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;

b) migliorare la razionalizzazione del territorio in funzione del trasporto;

c) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale;

d) superare limiti del trasporto intermodale terrestre e marittimo, promuovendo le effettive potenzialità competitive sui traffici di lunga distanza e la disponibilità di una rete portante di base finalizzata alla crescita delle imprese del trasporto e della logistica.

3. Ai sensi della presente legge si intende:

a) per piattaforma logistica territoriale, il compendio delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero

territorio nazionale, prioritariamente nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese;

b) per interporto, un complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati, gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità. Esso deve comprendere almeno un *terminal* ferroviario idoneo a formare o a ricevere treni completi, operante con un numero non inferiore a dieci coppie di treni settimanali, e deve essere collegato con porti, con reti di viabilità di grande comunicazione e con aeroporti.

#### ART. 2.

*(Realizzazione e programmazione delle strutture).*

1. In conformità alla programmazione nazionale e regionale di cui all'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il Governo recepisce attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tramite la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, d'intesa con le regioni, entro il 31 ottobre di ogni anno, le proposte relative alla localizzazione delle piattaforme logistiche territoriali di interesse nazionale e degli interporti, ovvero alla realizzazione delle strutture previste dalla presente legge, per ciascuna delle macro aree, definite e approvate dal Piano della logistica di cui alla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 44/06 del 22 marzo 2006, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 19 giugno 2006, nell'ambito di una logica di sistema e di rete, da attuare entro il triennio successivo. Entro il 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge il Governo, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, promuove intese

istituzionali con le regioni appartenenti alle singole macro aree e sottopone alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano il piano organico dei progetti, in cui sono espressamente indicati gli interventi che rivestono i connotati previsti dall'articolo 1, comma 4, lettera *b*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni. Le regioni interessate, entro novanta giorni, oltre a formulare suggerimenti e osservazioni, provvedono, attraverso gli strumenti previsti dall'articolo 34 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, all'ottenimento dei pareri e delle approvazioni di carattere urbanistico e ambientale di competenza regionale. Entro il 30 aprile di ogni anno, il Governo sottopone alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano il piano organico dei progetti che costituiscono le proposte relative alla localizzazione delle piattaforme logistiche territoriali di interesse nazionale e, recepito il parere, provvede a inserire il piano nel Documento di economia e finanza (DEF).

2. Il Governo provvede, altresì, a inserire il piano organico dei progetti di cui al comma 1 del presente articolo nel disegno di legge di stabilità annuale e il CIPE definisce le fonti e gli impieghi dei relativi finanziamenti esplicitando le forme di coinvolgimento pubblico nella realizzazione dei progetti, per ciascuna macro area, nonché dei soggetti privati di cui all'articolo 3 della presente legge, in modo da consentire l'attuazione di quanto previsto dall'articolo 153 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni.

3. Ai progetti di cui al comma 1 del presente articolo inseriti nella legge di stabilità annuale si applicano le disposizioni dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni. Gli interventi ricadenti sotto la competenza delle amministrazioni aggiudicatrici, definite ai sensi dell'articolo 3, comma 25, del

codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, anche ai fini del rispetto degli obblighi stabiliti dall'Unione europea, sono monitorati trimestralmente dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica allo scopo di verificare la coerenza tra il programma dei lavori e l'avanzamento degli stessi da parte dei singoli soggetti attuatori. In caso di ritardi o di rallentamenti sono attivate le procedure di verifica e di controllo da parte degli organismi competenti.

4. La Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica fornisce il proprio supporto alle politiche per il potenziamento dell'intermodalità e del trasporto combinato terrestre e marittimo attraverso programmi triennali di intervento da inserire nel DEF.

### ART. 3.

*(Ricorso alla finanza di progetto).*

1. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, determina l'ambito d'influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, all'interno del quale i nuovi interporti, definiti dal Piano generale dei trasporti e nell'elenco annuale previsto dall'articolo 128 del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, ovvero dagli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, sono finanziabili in tutto o in parte con capitali privati.

2. La realizzazione di nuovi interporti di cui al comma 1 del presente articolo, nelle macro aree individuate ai sensi dell'articolo 2, mediante la finanza di progetto e accordi tra il settore pubblico e privato, con il concorso del capitale privato, è soggetta alla condizione che i progetti selezionati contribuiscano allo sviluppo di un sistema di reti aperto alla concorrenza nel rispetto dei principi e delle norme dell'Unione europea.

## ART. 4.

*(Competenze regionali).*

1. Il riconoscimento di un interporto è soggetto ad autorizzazione regionale, subordinata alla verifica dei requisiti minimi previsti dalla presente legge e da quelli ulteriori eventualmente previsti dalla legge regionale.

2. I requisiti minimi previsti, ai sensi del comma 1, sono: un *terminal* ferroviario intermodale, idoneo a formare o a 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, un'area per i servizi ai veicoli industriali e aree diverse destinate rispettivamente alle funzioni di trasporto intermodale, di logistica, di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana.

## ART. 5.

*(Caratteristiche e requisiti).*

1. Oltre a quanto disposto dagli articoli 1 e 4, un interporto deve avere collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione, collegamenti ferroviari diretti con le linee ferroviarie nazionali prioritarie e collegamenti funzionali con almeno un porto e un aeroporto.

2. Gli interporti già operativi e quelli in corso di realizzazione alla data di entrata in vigore della presente legge devono garantire il rispetto dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 4 e al comma 1 del presente articolo entro il terzo anno successivo a quello della citata data di entrata in vigore.

3. La progettazione, la realizzazione e la gestione di un interporto devono rispondere a criteri di unitarietà tra le diverse funzioni previste e prevedere adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo nonché di risparmio energetico.

4. La progettazione di un interporto è sottoposta a valutazione di impatto ambientale.

ART. 6.

*(Natura della gestione).*

1. La gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale.

2. I soggetti che gestiscono interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro.

ART. 7.

*(Gestione dei rifiuti).*

1. Nel rispetto della normativa dell'Unione europea e nazionale vigente in materia di rifiuti, con 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 di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di seguito denominata « Conferenza unificata », sono disciplinate le modalità di trasporto e di stoccaggio dei rifiuti da parte dei soggetti che gestiscono interporti al fine di favorire la semplificazione di tali attività.

ART. 8.

*(Disciplina urbanistica).*

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e d'intesa con la Conferenza unificata, sono stabiliti gli *standard* urbanistico-edilizi da osservare nelle piattaforme logistiche territoriali e negli interporti, anche in deroga al decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,00



\*16PDL0049150\*