

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali C. 730 Velo ed altri (<i>Esame e rinvio</i>)	98
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	106

SEDE REFERENTE

Martedì 21 maggio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 13.50.

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

C. 730 Velo ed altri.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Silvia VELO (PD), *relatore*, ricorda che il provvedimento in esame riproduce il contenuto del testo unificato delle proposte di legge C. 3681 e C. 4296 già approvato nella precedente legislatura, nell'aprile 2012, dalla Camera quasi all'unanimità e non giunto all'approvazione definitiva da parte del Senato. Fa presente che interviene in un settore, quello degli interporti e delle piattaforme logistiche, fondamentale per lo sviluppo complessivo

della logistica nazionale e, conseguentemente, per il potenziamento della competitività dell'economia italiana. Rammenta che la disciplina in materia è risalente al 1990 (legge n. 240/1990) e necessita indubbiamente di un aggiornamento, basti pensare alla riforma nel frattempo intervenuta del Titolo V della Costituzione e allo sviluppo della politica europea in materia di reti di trasporto con l'avvio dei corridoi europei. Procedendo alla illustrazione del contenuto delle singole disposizioni del provvedimento, fa presente che l'articolo 1 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 inter-regionale, 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 nel: miglioramento e incremento della concentrazione dei flussi di trasporto; razionalizzazione dell'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto; diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto; 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 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, istituito dal successivo comma 4: 1) compie la ricognizione degli interporti già esistenti ai sensi della delibera CIPE (rectius: CIPET, Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, poi soppresso e le cui funzioni sono state trasferite al CIPE) del 7 aprile 1993; 2) compie la ricognizione 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. Questa prevede: 1) 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); 2) la trasmissione dello schema del Piano al parere delle competenti commissioni parlamentari, da rendere entro trenta giorni; 3) l'adozione del piano con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dopo che: I) sia stata effettuata la valutazione ambientale strategica II) sia stata acquisita l'intesa in sede di Conferenza unificata.

Il comma 5 prevede 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 stanziare 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.

Al riguardo, segnala che la Consulta generale per l'autotrasporto, richiamata nella disposizione, risulta soppressa, a decorrere dal 28 luglio 2012, in base all'articolo 12, comma 20, del decreto-legge n. 95/2012 e che il riferimento contenuto

nell'articolato dipende dall'esigenza di ripresentare un testo identico a quello approvato la scorsa legislatura per permettere una rapida calendarizzazione in Assemblea in conformità a quanto previsto dal Regolamento.

L'articolo 3, al fine di evitare una proliferazione di interporti e concentrare i finanziamenti sulle strutture che possiedono effettivamente le caratteristiche necessarie, individua i requisiti per l'individuazione di nuovi interporti. Tra questi ricorda: 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 cinque 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 prevede 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) compiti di 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) la 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 (c.d. 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.

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; 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, nonché, nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione.

Al riguardo richiama la delicatezza della qualificazione dei soggetti gestori degli interporti come soggetti di diritto privato, posto che non solo l'impianto originario della legge n. 240 del 1990, poi solo parzialmente modificato, rendeva chiara la natura pubblicistica della gestione degli interporti ma anche la successiva giurisprudenza in materia ha costantemente oscillato ed il Consiglio di Stato in una sentenza del 2003 ha rilevato la natura pubblicistica, ritenendo applicabile ai soggetti gestori degli interporti la definizione di « organismo di diritto pubblico » propria del diritto dell'Unione europea.

In proposito richiama comunque quanto osservato nel parere reso sul testo esaminato nella scorsa legislatura dalla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea e cioè che « in base alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, la qualificazione *ex lege* delle

caratteristiche del soggetto gestore non assume comunque rilievo in quanto parametro di valutazione, in caso sorgano contenziosi, saranno la concreta configurazione del soggetto gestore e la sua attività in concreto ». Osserva tuttavia che la decisione di conferire natura privatistica a questi soggetti è stata dettata dall'esigenza di rendere più efficiente la gestione degli interporti, mantenendo tuttavia un controllo nel caso di utilizzo di risorse pubbliche.

L'articolo 6, comma 1, prevede 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. Il comma 2 prevede, ai fini del finanziamento dei progetti prioritari, l'autorizzazione di spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015. Per gli anni successivi al 2015 si provvede in tabella E della legge annuale di stabilità.

L'articolo 7 demanda a un decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con la Conferenza unificata, la disciplina, in coerenza con la normativa nazionale e con quella dell'Unione europea, 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. Sottolinea che tale disposizione è volta a permettere ai gestori di interporti, che procedono allo stoccaggio temporaneo dei rifiuti, di agire in sicurezza ma in modo più efficiente.

L'articolo 8 introduce una deroga alla disciplina urbanistica considerando i progetti per la realizzazione degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali a tutti gli effetti variante urbanistica rispetto ai piani

di competenza degli enti locali e delle regioni nei cui territori sono localizzate le piattaforme logistiche territoriali.

Al riguardo ricorda che, in ordine all'identica disposizione contenuta nel progetto di legge esaminato la scorsa legislatura, il Comitato per i pareri della I Commissione Affari costituzionali ne aveva richiesto, con una condizione inserita nel parere, la modifica, «tenendo conto del riparto di competenze tra lo Stato e le regioni in materia di governo del territorio ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione» e quindi dell'esigenza di evitare la possibile compressione dei poteri regionali di approvazione degli strumenti urbanistici comunali e di verifica della conformità dei piani urbanistici comunali agli strumenti urbanistici regionali sovraordinati. Dall'altro lato, però, occorre valutare che i suddetti progetti sono elaborati sulla base di uno strumento programmatico (il Piano per l'intermodalità) per l'adozione del quale è previsto il pieno coinvolgimento delle Regioni e degli enti locali (tramite l'intesa in Conferenza unificata).

L'articolo 9 reca la copertura finanziaria del provvedimento (ed in particolare dell'autorizzazione di spesa per gli anni 2013, 2014 e 2015, di cui all'articolo 6) a valere sull'accantonamento del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero dell'ambiente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si riserva di intervenire nel prosieguo dell'esame del provvedimento.

Roberta OLIARO (SCpI) chiede delucidazioni alla relatrice circa le modalità di scelta dei soggetti chiamati a partecipare al Comitato per l'intermodalità, al di là dei presidenti delle regioni già previsti dalla proposta di legge.

Ivan CATALANO (M5S) esprime, anche a nome del proprio gruppo, alcune perplessità sulla proposta di legge in esame. In primo luogo evidenzia la possibile conflittualità tra le competenze delle Autorità portuali e del Comitato nazionale per

l'intermodalità. In secondo luogo ritiene che gli interporti potrebbero rientrare nelle competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, integrando il Piano generale dell'intermodalità con il piano nazionale della logistica. Rileva inoltre che nella proposta di legge mancano le indicazioni dei tempi nei quali il ministero dei trasporti deve provvedere alla ricognizione delle strutture esistenti. Inoltre, come già sottolineato dalla collega Velo, osserva che la proposta reca un riferimento alla Consulta per l'autotrasporto e la logistica, organo recentemente abrogato dal decreto-legge cosiddetto «sviluppo». Inoltre osserva che non è esplicitato chi debba far parte del Comitato nazionale oltre al Ministro e ai presidenti delle regioni, in quanto si prevedono sottogruppi di cui non si capisce la composizione. Nel sottolineare che non si comprende quale sia l'ambito di influenza delle piattaforme, che dovrebbe essere definito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti anziché dal libero mercato; giudica poco chiare le espressioni «viabilità di grande comunicazione» e «rete ferroviaria nazionale prioritaria». Ancora osserva che nulla viene detto in merito al consumo di suolo e che a livello finanziario non è chiaro come si riesca a rispettare la clausola di neutralità finanziaria, stante l'esiguità delle risorse. Inoltre esprime perplessità in merito alla forma giuridica dei soggetti gestori degli interporti, malgrado le argomentazioni utilizzate dalla collega Velo relative alla maggiore efficienza degli interporti e giudica più opportuno che la forma giuridica sia quella di ente pubblico, in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato già citata dalla relatrice. In merito al trasporto di rifiuti speciali sottolinea che la proposta intende semplificare le procedure rispetto a quelle previste in sede europea, elemento che suscita anch'esso forti perplessità. Infine, nell'esprimere dubbi sulla legittimità della deroga urbanistica prevista dall'articolo 8 della proposta di legge, rileva che la proposta prevede un parere non vincolante delle Commissioni parlamentari competenti sul decreto di adozione del piano

dell'intermodalità, dal momento che questo potrà essere ugualmente adottato decorsi i termini fissati per l'espressione del parere. Malgrado queste riserve, dichiara la disponibilità del proprio gruppo ad intervenire in maniera costruttiva nel corso dell'esame. Propone a tal fine che la Commissione effettui un ciclo di audizioni formali in cui vengano ascoltati tutti i soggetti in grado di dare contributi positivi al testo, anche al fine di avere una ricognizione delle strutture esistenti e capire le reali necessità da colmare. Ritiene infine indispensabile che venga fatto uno studio sulla salute delle persone oltre che sui profili ambientali. Fa presente, in conclusione, che mentre l'Europa attraverso il Libro bianco sui trasporti chiede che vengano eliminati i campanilismi, la proposta di legge in esame, premiando le strutture esistenti e mettendo ostacoli alla realizzazione delle nuove, tutela i campanilismi e le istanze dei territori in cui insistono già degli interporti. Ricorda che lo stesso Libro bianco rileva che per migliorare l'efficienza dei trasporti non servono nuove strutture burocratiche, che potrebbero creare delle ulteriori strozzature che comprimono l'efficienza del mercato del trasporto, aggravandone i costi esterni. Sottolinea invece l'importanza di creare infrastrutture virtuali e non fisiche, che possono migliorare realmente l'efficienza del trasporto di merci, magari attraverso un protocollo *standard* di comunicazione con il quale far viaggiare le merci, di modo che l'operatore che prenda in carico una merce possa, attraverso un sistema informatico comune, gestirne tutte le informazioni con un unico database, come già sperimentato dalla società UIRNet. Rileva infine che alcune delle osservazioni formulate nel proprio intervento trovano riscontro nella documentazione predisposta sul provvedimento, in proposito auspica che, compatibilmente con i tempi necessari per la preparazione della stessa, essa per il futuro sia messa a disposizione dei membri della Commissione, anche in via informatica e in modo tale da permetterne un'attenta lettura prima dello svolgimento della seduta.

Sandro BIASOTTI (PdL), nel ricordare ai colleghi l'ampio lavoro svolto dalla Commissione nella scorsa legislatura su tale tema, sottolinea che il proprio gruppo aveva espresso un voto favorevole sul provvedimento per una ampia serie di ragioni. Fa presente che la situazione geografica italiana è ideale per lo sviluppo dell'economia nazionale attraverso il turismo e la logistica. Osserva che gli interporti possono contribuire a far riprendere al Paese questa sua vocazione persa da molti anni, sia a causa degli ostacoli posti dalla burocrazia portuale che dello scarso collegamento degli interporti, dovuto in larga parte all'inefficienza dei trasporti ferroviari che, nel settore delle merci, risultano assai carenti, come dimostrano i dati del trasporto su gomma, che evidenziano una prevalenza di gran lunga superiore di questa modalità rispetto al resto dell'Europa. Rammenta infatti che il traffico merci via mare proveniente da Cina, Giappone, India e altri Paesi emergenti si avvale assai più dei porti nel nord Europa, piuttosto che dei porti italiani, malgrado la convenienza che questi avrebbero per il tragitto delle navi, a causa dell'inefficienza del sistema interportuale e logistico italiano. Nel condividere l'esigenza di rispettare i territori e tenere conto delle competenze degli enti locali, facendo presente che la proposta di legge non intende assolutamente appesantire la burocrazia esistente, osserva che esistono già numerose strutture interportuali in Italia, e che quindi è opportuno costituire paletti forti alla realizzazione di nuove strutture. Ritiene condivisibile infine la richiesta del collega Catalano di procedere alle audizioni dei soggetti che operano nel settore.

Paolo GANDOLFI (PD) nel ritenere opportuno intervenire sulla materia, giudica necessario approfondire alcune disposizioni della proposta di legge al fine di una loro riformulazione e in particolare l'articolo 8, che reca una deroga alla normativa urbanistica, dal momento che a suo avviso la partecipazione della Conferenza unificata per l'elaborazione del Piano del-

l'intermodalità non è sufficiente a garantire la competenza delle regioni.

Mario TULLO (PD) nel giudicare opportuno intervenire su questa materia, ritiene fondamentale che sia effettuata una ricognizione degli interporti esistenti, anche per capire quali di questi siano realmente tali al di là della denominazione. Nell'apprezzare la disponibilità del collega Catalano a lavorare sul testo ai fini di un suo miglioramento, condivide la proposta da lui fatta di procedere ad un ciclo di audizioni, in particolare prevedendo di ascoltare gli attori fondamentali e i rappresentanti di un sistema che in Italia è assai articolato, e in particolare il sistema degli enti locali, la rappresentanza degli interporti e l'associazione dei porti italiani. Nel ricordare che nella scorsa legislatura è stato svolto in questo ambito un lavoro assai ampio, auspica che la Commissione possa, dopo l'opportuno svolgimento del ciclo di audizioni, pervenire ad una rapida approvazione del provvedimento.

Stefano QUARANTA (SEL) ringraziando coloro che nella scorsa legislatura hanno svolto un lavoro serio e articolato, al fine di aggiornare la disciplina degli interporti ormai obsoleta in conformità agli indirizzi espressi dall'Unione europea, giudica il tema fondamentale per il rilancio della logistica, la cui inefficienza genera costi assai elevati. Nel sottolineare che la proposta reca alcune criticità, in particolare per quanto riguarda l'articolo 4 che potrebbe generare un potenziale conflitto con le competenze delle Autorità portuali e l'articolo 8 già citato dagli altri colleghi, condivide l'opportunità di procedere ad un ciclo di audizioni al fine di compiere i necessari approfondimenti.

Paolo VITELLI (SCpI) nel condividere l'esigenza di effettuare un ciclo di audizioni, giudica necessario valutare i costi e i benefici che possono derivare dal potenziamento delle piattaforme logistiche, verificando il vantaggio, in termini di incremento della produttività che deriva dagli

interporti già esistenti e quali costi dovrebbe sostenere il Paese per la creazione di nuove strutture.

Andrea VECCHIO (SCpI) ritiene che l'eventuale approvazione della proposta di legge presentata dalla collega Velo dovrebbe essere preceduta da iniziative volte a favorire il dialogo tra ferrovie, interporti e porti. Nel sottolineare l'eccessiva parcelizzazione delle autorità portuali e la scarsa specializzazione dei porti, giudica opportuno che l'intervento della Commissione sia indirizzato all'accorpamento dei porti contermini e alla specializzazione delle realtà portuali nazionali, unitamente alla ricerca di una fattiva collaborazione da parte delle ferrovie, anche in ragione dell'utilizzo di finanziamenti statali e dell'erogazione di contributi pubblici.

Diego DE LORENZIS (M5S) nel giudicare opportuno valutare l'efficienza degli interporti esistenti, riguardo alle valutazioni del collega Biasotti sull'importanza economica del turismo e della logistica, fa presente che la direzione in cui stanno andando i trasporti a livello mondiale è quello dello scambio di informazioni piuttosto che di merci; in termini più generali osserva che il trasporto delle merci su lunghi tragitti comporta elevati costi ambientali ed economici. Quanto all'alta percentuale di trasporto su gomma, osserva che quasi la metà dei container sul territorio europeo viaggia a vuoto e giudica necessario, prima di ragionare sulla creazione di infrastrutture fisiche nuove, rendere più efficiente il sistema esistente. Riguardo ai due elementi che maggiormente ostacolano lo sviluppo della logistica, ossia inefficienza del trasporto ferroviario e degli interporti, giudica singolare che la Commissione abbia avviato i propri lavori occupandosi di questo secondo argomento e non del primo, di assai maggior rilievo, anche in ragione della forte penalizzazione subita nel nostro Paese dal trasporto ferroviario, a differenza di quanto avviene, in altri Paesi e, in particolare in Svizzera, dove sono state adottate misure che avvantaggiano forte-

mente il trasporto ferroviario e, al contrario, penalizzano quello su gomma.

Franco BRUNO (Misto) auspica che non si riapra la polemica sulla priorità degli interventi a favore dei porti o, invece, a favore degli interporti. Ricorda il grande impegno che nella scorsa legislatura è stato dedicato alla predisposizione del testo del provvedimento in esame. Osserva che gli interventi in esso contenuti possono recare significativo vantaggio all'economia di tutto il Paese e, in particolare, a quella di alcuni territori. Chiede pertanto di sottoscrivere il provvedimento.

Davide CAPARINI (LNA) sottolinea che il provvedimento in esame persegue l'obiettivo prioritario di dotare il sistema manifatturiero del Paese di una rete di trasporto più adeguata. Per questa ragione, pur condividendo la proposta di audizioni e le esigenze di approfondimento emerse dalla discussione, ritiene che sia fondamentale pervenire a una tempestiva approvazione della proposta di legge.

Giorgio BRANDOLIN (PD) segnala la propria perplessità in relazione alle disposizioni dell'articolo 8, in base alle quali i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti possono derogare agli strumenti urbanistici. Osserva in proposito che le Regioni hanno competenza piena in materia urbanistica; ciò vale a maggior ragione per le Regioni a statuto speciale, come la propria, vale a dire il Friuli-Venezia Giulia. Segnala, infine, rispetto alla documentazione predisposta, che nella lista degli interporti è previsto anche quello di Cervignano del Friuli.

Silvia VELO (PD), *relatore*, ringrazia tutti i colleghi intervenuti per il contributo fornito alla discussione sul provvedimento. Ritiene opportuno in primo luogo segnalare che la proposta di legge non è rivolta alla costituzione di nuovi interporti o alla individuazione di quelli esistenti, ma intende aggiornare la disciplina ordinamentale che regola la materia, la quale, al momento, risale alla legge n. 240 del 1990

e, pertanto, non tiene conto delle modifiche istituzionali successivamente intervenute e, in particolare, della riforma del titolo V della Costituzione. La proposta di legge, infatti, definisce le condizioni alle quali è subordinata l'individuazione di nuovi interporti, sulla base di una ricognizione della situazione esistente. Sottolinea, infatti, l'esigenza che la definizione e lo sviluppo degli interporti si realizzi nell'ambito di una visione nazionale, in cui possano essere ricomprese le iniziative a livello locale o regionale che, altrimenti, rischiano di rispondere soltanto a motivazioni di specifici territori, con l'effetto di assorbire risorse pubbliche senza fornire un contributo significativo al miglioramento delle modalità di trasporto delle merci del Paese. Ricorda in proposito che in Italia si registrano costi del trasporto delle merci superiori di quattro o cinque punti rispetto alla media europea, a causa dell'inadeguatezza della logistica. In tale contesto gli interporti rappresentano un elemento importante del sistema logistico, di cui la proposta di legge mira a migliorare l'efficienza, anche evitando inutili proliferazioni. D'altra parte le competenze decisionali di regioni ed enti locali sono salvaguardate dalla previsione per cui il piano generale per l'intermodalità e l'individuazione annuale dei progetti relativi alla realizzazione allo sviluppo degli interporti sono adottati d'intesa con la Conferenza unificata. Per quanto concerne le disposizioni dell'articolo 8, relative alla possibilità di deroga agli strumenti urbanistici, osserva che sul punto l'articolato è stato condiviso nella scorsa legislatura con l'ANCI. Riguardo alle altre questioni di merito attinenti a specifiche parti del provvedimento, dichiara di essere pienamente disponibile a valutarle e, se del caso, a formulare emendamenti che possano migliorare il testo. Concorda altresì con la proposta da più parti avanzata nel corso della discussione di procedere allo svolgimento di audizioni. Prima di concludere ritiene comunque opportuno ricordare ai membri della Commissione che la proposta di legge e il lavoro su di essa già svolto nel corso della precedente legisla-

tura traggono origine da una esigenza manifestata in primo luogo dagli operatori e successivamente condivisa da tutti i soggetti istituzionali competenti.

Michele Pompeo META, *presidente*, esprime la propria soddisfazione per la discussione ampia e approfondita. Evidenzia che l'ufficio di presidenza rappresenta la sede più opportuna per affrontare le questioni attinenti all'organizzazione dei lavori della Commissione relativi all'esame

del provvedimento. Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.20.