

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 703

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROTELLI, DEIDDA, AMICH, BALDELLI, CANGIANO, FRIJIA, LONGI,  
RAIMONDO, RUSPANDINI, GAETANA RUSSO**

Legge quadro in materia di interporti

*Presentata il 12 dicembre 2022*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il presente provvedimento, già presentato nella scorsa legislatura (atto Camera n. 1259), trae origine 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.

In considerazione del ruolo strategico ricoperto dagli interporti nel perseguimento delle politiche di sviluppo e di modernizzazione del Paese, nonché degli interessi pubblici di livello generale, appare pertanto doveroso che il legislatore intervenga, precisando che, partendo dall'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, la proposta di legge disciplina le interazioni tra i vari organi politici, in vista delle attività di ricognizione e di programmazione degli interporti già esistenti e nuovi, per poi elencare successivamente i requisiti che devono essere congiuntamente sussistenti ai fini dell'individuazione dell'ente interportuale.

Un ruolo decisivo, evidenziato all'interno del provvedimento normativo, 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. Si considera inoltre altrettanto importante 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 e finanziari, al godimento dei diritti reali.

Al fine di rafforzare lo sviluppo degli interporti, di potenziare la rete intermodale e di garantire un più efficiente collegamento e coordinamento nel contesto della rete ferroviaria interportuale, si prevedono 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.

Analizzando il provvedimento nel dettaglio, l'articolo 1 precisa, al comma 1, che le disposizioni intervengono nel rispetto dell'articolo 117 della Costituzione, che regola le materie trattate, e prosegue con l'elencazione delle finalità che la legge persegue in attuazione degli obiettivi prefissati. Il comma 2 elenca una serie di finalità specifiche della proposta (in attuazione delle finalità generali del comma 1) volte complessivamente 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 (comma 3), mentre il comma 4 reca la definizione di interporto, quale complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, nonché quella del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica. Il comma 5 indivi-

dua gli interporti quali infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale, mentre il comma 6 precisa che la rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale. Infine, con il comma 7 del medesimo articolo 1, si demanda l'aggiornamento dei soggetti gestori degli interporti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 2 reca disposizioni relative alla programmazione degli interporti, precisando, con il comma 1, che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità di cui ai successivi commi da 2 a 4, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, provvede alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione rispondenti alle condizioni stabilite dalla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto 7 aprile 1993. Il comma 2 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabori il Piano generale per l'intermodalità, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica, mentre il successivo comma 3 stabilisce che il medesimo Piano sia approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da trasmettere alle Camere per il parere, da rendere entro trenta giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può essere comunque adottato. Infine il comma 4 prevede che lo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, provveda, con uno o più decreti, all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni indicate dal successivo articolo 3, commi 1 e 2.

L'articolo 3 detta disposizioni per l'individuazione dei nuovi interporti, le cui condizioni sono elencate specificamente dal comma 1. Il comma 2 prevede che il pro-

getto di un nuovo interporto deve prevedere anche una serie di caratteristiche tecniche, specificamente individuate, mentre il comma 3 stabilisce che 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.

A integrazione di quanto già disposto a livello definitivo, l'articolo 4, comma 1, disciplina nel dettaglio le attività che devono essere svolte dal Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, consistenti nel compito di indirizzare, programmare e coordinare a livello generale 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. Il comma 2 prevede che, con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definiti la composizione, l'organizzazione, il funzionamento e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, nel rispetto di una serie di principi specificamente individuati. Il comma 3 stabilisce che alle riunioni del Comitato 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. Infine, ai commi 4 e 5, si prevede che il Comitato sia inserito tra i soggetti con i quali le autorità di sistema portuale possono stipulare atti di intesa e di coordinamento per costituire sistemi logistici, oltre agli altri soggetti attualmente previsti (che sono le regioni, le province e i comuni interessati nonché i gestori delle infrastrutture ferroviarie), chiarendo che dall'attuazione dell'articolo in esame non devono derivare nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 5 è volto a disciplinare il regime applicabile ai soggetti gestori degli

interporti, stabilendo, al comma 1, 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. I soggetti che gestiscono gli interporti, secondo quanto recita il comma 2, provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti 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 dell'articolo 3. Il comma 3 dell'articolo 5 stabilisce, che 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 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. Lo stesso comma 3 prevede inoltre che, 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. Il comma 4 precisa, inoltre, che 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.

L'articolo 6 reca disposizioni per il potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale, prevedendo, al comma 1, che entro il 31 maggio di ogni anno il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Co-

mitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e previa intesa in sede di Conferenza unificata, individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, tenendo conto della rispondenza dei progetti alle finalità della legge, con particolare riferimento alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica, autorizzando per tale attività, come riporta il comma 2, la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025.

L'individuazione delle modalità e delle procedure di attuazione è rinviata a un regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata (comma 3). Il comma 4 disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti per lo sviluppo degli interporti, prevedendo che essa avvenga mediante accordo di programma, con la partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Si dispone altresì che, qualora l'accordo di programma non sia approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni interessate, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti. Il comma 5 interviene sui rapporti con la società Rete ferroviaria italiana Spa (RFI), per l'adeguamento delle

connessioni ferroviarie della rete interportuale, prevedendo che l'adeguamento avvenga mediante un apposito programma, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica. Il comma 6 prevede, infine, che i soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivano con la RFI appositi contratti per procedere all'adeguamento ai parametri 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.

L'articolo 7 detta le necessarie norme per la copertura finanziaria del provvedimento, precisando che è destinata ai gestori degli interporti una quota annuale delle imposte e dei diritti accertati nell'anno precedente connessi alla realizzazione di opere e di lavori nei rispettivi interporti, mentre l'articolo 8 reca infine 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.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

*(Ambito di applicazione, finalità 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 concernenti gli interporti e la 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 di connessione 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 trans-europea 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 della 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 fornito di collegamenti con porti o aeroporti e viabilità di grande comunicazione e comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare e ricevere treni completi;

b) «Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica»: l'organismo di cui all'articolo 4.

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 fondamentali 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 2 e 3, 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 deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto 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 ai fini dell'acquisizione del parere 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 sicurezza energetica, 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 di nuovi 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 di 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 delle disposizioni del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, deve altresì prevedere:

*a)* un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare e ricevere treni completi, aventi caratteristiche compatibili con l'ottimale sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria dalla quale è servito l'interporto; le modalità di utilizzazione del terminale ferroviario sono stabilite mediante 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 provenienti 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 nuovo 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 alle finalità 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, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti la composizione, l'organizzazione, il funzionamento e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, nel rispetto dei seguenti principi:

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, i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicati gli interporti, il presidente dell'Unione interporti riuniti e 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 nonché ».

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 sulle aree in cui è ubicato l'interporto un diritto di superficie, ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile, in favore dei soggetti gestori dell'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 di cui al comma 3 dagli enti concedenti trasformando, a seguito di espressa 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, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)*

1. In conformità alla 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 2023, 2024 e 2025. L'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti stessi 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 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, tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro due mesi 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, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, 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 ai parametri 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 2023, 2024 e 2025, 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 2023-2025, 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 2023, 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 mo-

nopoli 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. Le disposizioni abrogate ai sensi del comma 1 continuano ad applicarsi in relazione ai procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge. Restano fermi i provvedimenti adottati ai sensi delle medesime 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 stabilito dalla medesima legge.

PAGINA BIANCA



\*19PDL0015600\*