

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 703-A}

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

(Relatore: **CAROPPO**)

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminata la proposta di legge C. 703, recante « Legge quadro in materia di interporti », nel testo modificato dalla IX Commissione nel corso dell'esame in sede referente;

rilevato che:

il provvedimento è volto a introdurre una nuova disciplina quadro in materia di interporti, 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, sostituendo la disciplina attualmente contenuta nella legge n. 240 del 1990;

la proposta di legge qualifica gli interporti come infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale esplicitando le finalità dell'intervento legislativo e facendo 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 (articolo 1);

la proposta di legge introduce il principio della programmazione degli interporti, attraverso lo strumento del Piano generale per l'intermodalità predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa di sede di Conferenza unificata e parere delle competenti Commissioni parlamentari (articolo 2) e demanda allo stesso Ministro l'individuazione di nuovi interporti in presenza di specifiche condizioni (articolo 3); ulteriori disposizioni disciplinano il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, quale organo di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti (articolo 4) e il regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti (articolo 5), introducendo misure per il potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale (articoli 6 e 7);

la proposta abroga alcune disposizioni della legge n. 240 del 1990 e prevede che entro sei mesi dall'entrata in vigore della medesima legge le regioni adeguino le proprie disposizioni in materia di interporti;

verificato che:

l'articolo 2, comma 3, del provvedimento prevede che il Piano generale per l'intermodalità sia approvato con decreto del MIT, previa intesa in sede di Conferenza unificata, e poi trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, precisando che decorso inutilmente il termine per l'espressione del parere « il decreto può essere comunque adottato »;

l'articolo 8, comma 3, ultimo periodo stabilisce che i principi fondamentali introdotti dalla legge acquisteranno efficacia « dalla data di entrata in vigore della medesima nelle regioni a statuto ordinario », senza introdurre disposizioni specifiche sull'entrata in vigore stessa;

ritenuto che:

per quanto attiene al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite:

le disposizioni della proposta di legge sono riconducibili prevalentemente alle materie « porti e aeroporti civili » e « grandi reti di trasporto e di navigazione », che l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione attribuisce alla competenza legislativa concorrente dello Stato e delle Regioni; con specifico riferimento alla localizzazione degli interporti, viene in rilievo altresì la materia « governo del territorio », anch'essa di legislazione concorrente;

quanto alla materia « porti e aeroporti civili », la Corte costituzionale, con la sentenza n. 79 del 2011 ha confermato il proprio orientamento ad ammettere in tale materia, pure di legislazione concorrente, un ampio intervento statale sulla base del principio di sussidiarietà (cosiddetta « attrazione in sussidiarietà »), a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni (le cosiddette « intese »). Analoghe considerazioni, sulla base di una consolidata giurisprudenza della Corte (*ex plurimis* la sentenza n. 303 del 2003) valgono anche per le materie « grandi reti di trasporto » e « governo del territorio »;

a fronte di questo intreccio di competenze, il provvedimento prevede alcune forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali sotto forma di parere della Conferenza unificata (articolo 2, comma 1), intesa in sede di Conferenza unificata (articolo 2, comma 3 e articolo 6, commi 1 e 3), ma anche partecipazione alle riunioni del comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica del presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o di un presidente di regione o provincia autonoma da lui delegato (articolo 4, comma 3) e utilizzo dello strumento degli accordi di programma per la realizzazione degli interporti (articolo 6, comma 4),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di specificare, all'articolo 2, comma 3, che il parere delle competenti Commissioni parlamentari è richiesto sullo schema di decreto recante il Piano generale per l'intermodalità;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di chiarire la portata normativa dell'articolo 8, comma 3, ultimo periodo.

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE

(GIUSTIZIA)

La II Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il provvedimento in titolo;
premessi che:

il provvedimento, composto da 8 articoli, è volto a introdurre una nuova disciplina quadro in materia di interporti, che sostituisce, abrogandola, quella attualmente contenuta nella legge n. 240 del 1990;

l'articolo 5, disciplina il regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti, prevedendo in particolare: che i gestori degli interporti provvedano alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti nonché all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione (comma 2); che gli enti pubblici concedenti costituiscano in favore dei gestori dell'interporto interessato già convenzionati un diritto di superficie (ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile) sulle aree in cui è ubicato l'interporto (comma 3); che i gestori degli interporti interessati possano riscattare le predette aree dagli enti concedenti trasformando, a seguito di espressa richiesta, il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili applicando, in quanto compatibile, la procedura prevista dall'articolo 31, commi da 45 a 48, della legge n. 448 del 1998 (comma 4),

esprime

PARERE FAVOREVOLE**PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE**

(FINANZE)

PARERE FAVOREVOLE**PARERE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE**

(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

La VIII Commissione,

esaminata, per i profili di competenza, la proposta di legge n. 703 Rotelli, recante la legge quadro in materia di interporti;

considerato che la proposta di legge reca una disciplina organica con l'obiettivo di incrementare e potenziare l'organizzazione ed il coordinamento delle attività interportuali, tenuto conto del ruolo strategico degli interporti;

valutate positivamente le finalità di cui alle lettere *a)*, *b)*, *e)* ed *f)* del comma 2 dell'articolo 1, che riguardano, tra l'altro, le connessioni di carattere strategico per l'intero territorio nazionale, nonché la diminuzione dell'impatto ambientale e la promozione della sostenibilità ambientale delle attività di trasporto e di logistica;

evidenziato che, ai sensi del comma 5 dell'articolo 1, gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale;

rilevato che l'articolo 3, ai commi 1 e 2, rispettivamente elenca le condizioni per l'individuazione di nuovi interporti e individua i requisiti per la loro progettazione nel rispetto delle previsioni del cosiddetto Codice dell'ambiente di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006;

apprezzato che il comma 3 dell'articolo 3 prevede, nell'ambito della progettazione e della realizzazione di un nuovo interporto, infrastrutture di produzione di energie rinnovabili o collegamenti a reti di approvvigionamento di energie rinnovabili che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi eurounitari in materia di emissioni in atmosfera,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

esaminata, per le parti di competenza, la proposta di legge recante Legge quadro in materia di interporti (C. 703 Rotelli ed altri), quale risultante dall'esame degli emendamenti in sede referente;

ricordato che il provvedimento è volto a introdurre una nuova disciplina quadro in materia di interporti, che sostituisce, abrogandola, quella attualmente contenuta nella legge n. 240 del 1990;

preso atto che l'articolo 5 disciplina il regime giuridico applicabile ai soggetti gestori degli interporti, stabilendo al comma 1 che 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, e che i soggetti che gestiscono gli interporti operano in regime di diritto privato;

preso altresì atto che il medesimo articolo 5, al comma 2, dispone espressamente che i gestori degli interporti provvedano 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 dell'articolo 3, comma 3, relative alla conformità a sistemi di sicurezza e di controllo nonché di risparmio energetico,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminata, per i profili di competenza, la proposta di legge in titolo, recante una nuova disciplina quadro in materia di interporti, quale risultante dalle proposte emendative approvate nel corso dell'esame in sede referente (C. 703 Rotelli);

sottolineato che il progetto di legge è inteso ad introdurre una nuova disciplina quadro in materia di interporti, che sostituisce, abrogandola, quella attualmente contenuta nella legge n. 240 del 1990, adeguandola allo sviluppo intervenuto in questi anni con la realizzazione dei corridoi europei e dei relativi nodi intermodali;

valutato favorevolmente l'impianto complessivo del provvedimento che ha l'obiettivo di incrementare e potenziare, in maniera ampia e proficua, l'organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali, fissando i principi fondamentali della materia;

sottolineato che la proposta di legge introduce un'efficace programmazione degli interporti e prevede l'istituzione del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica preposto, in linea con gli indirizzi assunti in materia dall'UE, alla programmazione ed al coordinamento di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti, all'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo, nonché alla semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci;

richiamato, in particolare, quanto disposto dall'articolo 6, comma 7, in forza del quale i soggetti gestori degli interporti sottoscrivono con Rete ferroviaria italiana SPA appositi contratti per procedere ad una serie di adeguamenti ai parametri dell'Unione europea in materia di

collegamento alla rete, nonché di funzionalità e dimensioni dei moduli dei *terminal* ferroviari interportuali;

evidenziato che il progetto di legge in esame appare pienamente conforme alle strategie dell'UE in materia d'interporti e segnatamente alla proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM (2022) 394), in via di approvazione, intesa a promuovere, tra l'altro, una maggiore multimodalità ed interoperabilità tra i modi di trasporto TEN-T, integrando i nodi urbani nella rete, eliminando le strozzature ed i collegamenti mancanti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

TESTO

DELLA 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 transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013;

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

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

TESTO

DELLA COMMISSIONE

—

Art. 1.

(Ambito di applicazione, finalità e definizioni)

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, **per lo svolgimento di** funzioni di connessione di valore strategico per l'intero territorio nazionale, valorizzando **anche** la rete esistente degli interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, **e i collegamenti con il sistema portuale;**

b) *identica;*

c) sostenere, in coerenza con quanto previsto nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, **il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella** rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013;

d) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione **della domanda di trasporto e di attività logistiche;**

e) *identica;*

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.

f) *identica*.

3. *Identico*.

4. *Identico*:

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 **intermodali completi o convenzionali, e attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario a quella stradale o di navigazione interna;**

b) *identica*.

5. *Identico*.

6. *Identico*.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **istituisce un elenco** dei soggetti gestori degli interporti, **stabilendo i requisiti per l'iscrizione e le cause di cancellazione e provvedendo all'aggiornamento ogni tre anni.**

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. 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, **acquisito** il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica **e sentita la Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281**, 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. *Identico.*

3. Il Piano generale per l'intermodalità è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **previa intesa in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Successivamente all'acquisizione dell'intesa, lo schema di decreto è trasmesso** alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni **dalla trasmissione**. 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, **ovvero all'individuazione degli interventi**

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;

necessari al potenziamento degli interporti esistenti.

Art. 3.

(Condizioni per l'individuazione di nuovi interporti)

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare e ricevere treni **intermodali completi o convenzionali, e attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario a quello stradale o di navigazione interna**, aventi caratteristiche compatibili con l'ottimale sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria dalla quale è servito l'interporto; le modalità di utilizzazione del **raccordo tra il**

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,

terminale e la rete ferroviaria devono essere oggetto di un apposito accordo tra il soggetto gestore dell'interporto e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli accordi per la gestione diretta del terminale ferroviario da parte del medesimo gestore dell'infrastruttura ferroviaria;

b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli **delle categorie internazionali N2, N3, O3 e O4**;

c) *identica*;

d) *identica*;

e) *identica*;

f) *identica*;

g) *identica*.

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 **prevedere** adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di risparmio energetico **nonché contenere una adeguata valutazione dei costi e dei benefici dell'investimento. Devono essere inoltre previste infrastrutture di produzione di energia da fonti rinnovabili o collegamenti a reti di approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi eurounitari in materia di emissioni nell'atmosfera.**

Art. 4.

(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

1. **Nelle more del riordino organico della disciplina legislativa relativa alla materia portuale**, il Comitato nazionale per

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.

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, **in collaborazione con le Autorità di sistema portuale, ferme restando le rispettive competenze.**

2. *Identico.*

3. Alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci, i presidenti delle Autorità di sistema portuale **competenti per le regioni interessate dalla programmazione di nuovi interporti, il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o provincia autonoma da lui delegato**, i rappresentanti delle associazioni

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

delle imprese di trasporto e di logistica che operano nei medesimi ambiti territoriali.

4. All'articolo 46, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo le parole: « attraverso atti d'intesa e di coordinamento » sono inserite le seguenti: « con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, ».

5. *Identico.*

Art. 5.

(Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)

Identico.

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.

Art. 6.

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

1. In conformità alla programmazione di cui all'articolo 2, entro **sessanta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al comma 3**, 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, **garantendo, in ogni caso, che il numero di interporti non sia superiore a trenta.**

2. Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1, è autorizzata la spesa di **6 milioni di euro per l'anno 2024, di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026.** 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

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.

5. 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

mento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.

3. *Identico.*

4. *Identico.*

5. Coerentemente con le finalità di cui all'articolo 1, comma 2, per potenziare la capacità dei flussi della rete ferroviaria degli interporti e **per aumentare la capacità degli impianti ferroviari presenti negli interporti e nei porti**, 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, **nonché per favorire l'interoperabilità ed elevare gli standard di sicurezza dei terminal intermodali raccordati alla infrastruttura ferroviaria nazio-**

del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

6. 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 trien-

nale, i gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi costi-benefici, possono provvedere all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di « ultimo miglio », anche ai fini dell'ottimizzazione della gestione della circolazione ferroviaria, dell'unificazione degli *standard* tecnici e normativi di sicurezza, nonché di capacità dell'infrastruttura.

6. *Identico.*

Art. 7.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a **6 milioni di euro per l'anno 2024, a 5 milioni di euro per l'anno 2025 e a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede, quanto a 6 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle risorse confluite nel Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 235, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e, quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.**

2. Dall'attuazione della presente legge, ad esclusione di **quanto previsto dal comma 1 del presente articolo, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate vi provvedono nell'ambito delle**

nale 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 monopoli in relazione alla realizzazione di opere e di lavori nei rispettivi interporti.

Art. 8.

(Disposizioni finali)

1. Gli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, sono abrogati.

2. 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.

risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3. *Identico.*

Soppresso

Art. 8.

(Disposizioni finali)

1. *Identico.*

2. *Identico.*

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, **le regioni a statuto ordinario** adeguano le proprie disposizioni in materia di interporti a quanto stabilito dalla **presente** legge. **Fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 3, entro il termine di cui al primo periodo, le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano adeguano la propria legislazione secondo le disposizioni contenute nei rispettivi statuti e nelle relative norme di attuazione. I principi fondamentali di cui alla presente legge si applicano nelle regioni a statuto ordinario a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge medesima.**

PAGINA BIANCA



19PDL0065000