

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

S O M M A R I O

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:

Disposizioni in materia di manifestazioni di rievocazione storica e delega al Governo per l'adozione di norme per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale. Emendamenti testo unificato C. 799 e abb.-A (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione – Nulla osta</i>)	92
Legge quadro in materia di interporti. C. 703 (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	92
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	98

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI

Martedì 13 febbraio 2024. — Presidenza del presidente Luca SBARDELLA.

La seduta comincia alle 13.50.

Disposizioni in materia di manifestazioni di rievocazione storica e delega al Governo per l'adozione di norme per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale.

Emendamenti testo unificato C. 799 e abb.-A.
(Parere all'Assemblea).

(*Esame e conclusione – Nulla osta*).

Il Comitato inizia l'esame degli emendamenti riferiti al provvedimento.

Luca SBARDELLA, *presidente*, ricorda che il Comitato permanente per i pareri della I Commissione è chiamato a esaminare, ai fini dell'espressione del prescritto parere all'Assemblea, il fascicolo n. 2 degli emendamenti e l'emendamento 14.500 della Commissione riferiti al testo unificato C. 799 e abb.-A, recante « Disposizioni in materia di manifestazioni di rievocazione storica e delega al Governo per l'adozione di norme

per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale ». Ricorda altresì che il Comitato è chiamato ad esprimere il prescritto parere nella seduta odierna.

Edoardo ZIELLO (LEGA), *relatore*, fa presente che le predette proposte emendative non presentano criticità per quanto concerne il riparto di competenze legislative tra Stato e regioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione: pertanto appare possibile esprimere su di essi nulla osta.

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di nulla osta formulata dal relatore.

Legge quadro in materia di interporti.

C. 703.

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Luca SBARDELLA, *presidente e relatore*, fa presente che il Comitato permanente per

i pareri della I Commissione avvia oggi l'esame, ai fini dell'espressione del prescritto parere alla IX Commissione, della proposta di legge C. 703, recante « Legge quadro in materia di interporti », come risultante dalle proposte emendative approvate in sede referente. Rileva quindi che il provvedimento, che si compone di 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. In particolare, l'articolo 1 della proposta individua l'ambito di applicazione delle successive disposizioni, illustrandone altresì le finalità e fornendo le necessarie definizioni. Più nel dettaglio, il comma 1 rimette alla legge quadro l'individuazione dei principi fondamentali in materia di interporti e della loro rete, 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. Il comma 2 individua le seguenti finalità della legge quadro: favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, svolgendo funzioni di connessione di valore strategico per l'intero territorio nazionale e valorizzando anche la rete esistente degli interporti di cui alla legge n. 240 del 1990 e i collegamenti con il sistema portuale; 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; sostenere, in coerenza con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T); razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione della domanda di trasporto e di attività logistiche; contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica; promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica.

Il comma 3 fa 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. Il comma 4 contiene la definizione di interporto e quella di Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica. In merito, il comma 5 specifica che gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale, mentre il comma 6 aggiunge 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. Con il comma 7 si prevede, infine, che sia il MIT-Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad aggiornare ogni 3 anni l'elenco dei soggetti gestori degli interporti, stabilendo i requisiti di accesso e i casi di cancellazione dall'elenco.

Fa quindi presente che l'articolo 2 della proposta di legge introduce il principio della programmazione degli interporti, attraverso lo strumento del Piano generale per l'intermodalità. A tale fine si prevede, innanzitutto, al comma 1, che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provveda alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione, con uno o più decreti, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e della Conferenza unificata, ai fini dell'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità (comma 2). Il suddetto Piano, in base al comma 3, è approvato con decreto del MIT, da trasmettere alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, previa intesa in sede di Conferenza unificata. In merito si potrebbe valutare di richiedere alla Commissione di merito di meglio specificare, riformulando il comma 3 dell'articolo 2, che le Camere si pronuncino sullo schema del decreto, prima che lo stesso sia adottato. Il comma 4 consente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di provvedere all'individuazione di nuovi interporti, qualora sussistano le condizioni per la loro creazione, come definite nel successivo articolo 3, 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.

Segnala che l'articolo 3 elenca, al comma 1, le concomitanti condizioni che consentono al MIT di individuare nuovi interporti. Si tratta di: disponibilità di un territorio non soggetto a vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità; presenza di collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione; presenza di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria; presenza di adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto o un aeroporto; coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto (reti TEN-T); individuazione dei siti in aree già bonificate, con previsione, in via prioritaria, di interventi di potenziamento e riutilizzazione di strutture preesistenti; garanzia di un'adeguata sostenibilità finanziaria delle attività e di idonei flussi di merci attuali e previsti.

Il comma 2 elenca una serie di requisiti che il progetto di un nuovo interporto deve prevedere, nel rispetto delle previsioni del codice dell'ambiente (di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006): si tratta ad esempio della previsione di un terminal ferroviario intermodale, di un'area attrezzata di sosta per i veicoli, di un servizio doganale, di un centro direzionale, di un'area per i servizi destinati ai veicoli industriali, di ulteriori aree destinate alla logistica e di sistemi che garantiscano la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori. In base al comma 3, la progettazione e la realizzazione di un interporto devono rispondere a criteri di trasparenza e di unitarietà tra le diverse funzioni e devono essere conformi ad adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo nonché di risparmio energetico nonché contenere una adeguata valutazione dei costi e dei benefici dell'investimento. Devono infine essere previste infrastrutture per le energie rinnovabili.

Evidenzia che l'articolo 4 prevede un nuovo organo di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti: il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica. In particolare, il comma 1 individua come finalità quella 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. Tale disposizione – che prevede la collaborazione con le Autorità di sistema portuale – vale finché non si procederà al riordino organico della disciplina portuale, oggi contenuta nella legge n. 84 del 1994. La definizione della composizione, dell'organizzazione, del funzionamento e della disciplina amministrativa e contabile del Comitato è rimessa, dal comma 2, ad un regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988, tramite decreto del MIT, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, nel rispetto di una serie di specifici principi attinenti alla presidenza del Comitato e ai suoi membri (tra i quali, di diritto, i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicati gli interporti). In base al comma 3, alle riunioni del Comitato possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci e i presidenti delle Autorità di sistema portuale dei territori interessati dalla programmazione dei nuovi interporti, il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali. Il comma 4 novella l'articolo 46, comma 1, del decreto-legge n. 201/2011, in materia di collegamenti infrastrutturali e logistica portuale, inserendo il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica tra i soggetti con i quali le Autorità di sistema portuale possono stipulare atti di intesa e di coordinamento per costituire sistemi logistici, accanto agli altri soggetti attualmente previsti che sono le regioni, le province e i comuni interessati nonché i gestori delle infrastrutture ferroviarie. Il comma 5 reca, infine, la clausola di invarianza finanziaria, dispo-

nendo che dall'attuazione dell'articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 5 disciplina il regime 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. Il 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. Il comma 3 prevede che, al fine di garantire la certezza degli strumenti economico-finanziari utilizzati per la realizzazione degli interporti, gli enti pubblici concedenti costituiscano un diritto di superficie sulle aree in cui è ubicato l'interporto, in favore dei gestori degli interporti interessati già convenzionati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione specifica che la durata del diritto di superficie dovrà essere stabilita tenendo conto del valore degli investimenti effettuati, nonché dell'ammortamento dei costi 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, 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. Con il comma 4 si prevede 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.

Fa presente che l'articolo 6 detta disposizioni per il potenziamento degli inter-

porti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale. In particolare, il comma 1 prevede che, entro 60 giorni dall'adozione del decreto di fissazione delle priorità – di cui al successivo 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, individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, allo scopo di garantire l'ottimizzazione, l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa, nell'ambito delle risorse di cui al comma 2, garantendo in ogni caso che il numero di interporti non sia superiore a 30. Per tale attività il comma 2 autorizza la spesa di 6 milioni di euro per il 2024, 5 milioni di euro per il 2025 e 10 milioni di euro per il 2026. Il suddetto ordine di priorità dovrà essere stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti stessi alle finalità della legge quadro, con particolare riferimento alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica (di cui alla lettera *e*) del comma 2 dell'articolo 1), nonché del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti previsti per i nuovi interporti (di cui al comma 2 dell'articolo 3). Il comma 3 rinvia, per le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2, ad un regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988, con decreto del MIT, di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza unificata, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge. Il comma 4 disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di cui al comma 1, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità, al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi. Nello specifico, tali progetti sono approvati mediante accordi di programma, ai sensi dell'articolo 34 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (TUEL, di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000), con la partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Qualora l'accordo di programma non sia approvato entro quattro mesi dalla convoca-

zione della conferenza di servizi, ovvero qualora il consiglio comunale non ratifichi l'adesione del sindaco, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti e le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al presente articolo. Il successivo comma 6 (*rectius* 5) prevede che i gestori delle infrastrutture ferroviarie, per aumentare la capacità degli impianti ferroviari presenti negli interporti e nei porti e per elevare gli standard di sicurezza possano – previa analisi dei costi/benefici – provvedere all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di « ultimo miglio ». Il comma 7 prevede poi che i soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivano con RFI S.p.a. appositi contratti per procedere all'adeguamento ai parametri dell'Unione europea in materia di: adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati; funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.

L'articolo 7 provvede alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 6 prevedendo, per le restanti parti della riforma, una clausola di invarianza.

Segnala che l'articolo 8 reca le disposizioni finali, attraverso le quali anzitutto – commi 1 e 2 – prevede l'abrogazione degli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge n. 240 del 1990, nonché dell'articolo 6 del decreto-legge n. 98 del 1995 e dispone che le disposizioni abrogate continueranno ad applicarsi ai procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della riforma e che resteranno fermi i provvedimenti adottati ai sensi delle medesime disposizioni. Il comma 3 dell'articolo 8 dà 6 mesi di tempo alle regioni ordinarie per adeguare le proprie disposizioni in materia di interporti alla riforma mentre le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano provvederanno all'adeguamento della propria legislazione secondo le disposizioni dei rispettivi statuti. L'ultimo periodo del comma 3 stabilisce che i principi fondamentali introdotti dalla legge acquisteranno efficacia « dalla data di entrata in vigore della medesima nelle regioni a statuto ordinario ». In merito, ri-

tiene che si potrebbe invitare la Commissione di merito a valutare l'opportunità di chiarire la portata di tale ultimo periodo: la riforma è destinata infatti ad entrare in vigore, in assenza di previsioni diverse, decorsi 15 giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*; ciò vale anche per i principi fondamentali ai quali le regioni ordinarie dovranno adeguarsi.

Passando ai profili di competenza della I Commissione, rileva che per quanto riguarda il rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite assumono rilievo prevalentemente le materie « porti e aeroporti civili » e « grandi reti di trasporto e di navigazione », che l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione attribuisce alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni. La localizzazione degli interporti, inoltre, va ricondotta anche alla materia « governo del territorio », anch'essa di legislazione concorrente.

Rileva che con riferimento specifico 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. In particolare: all'articolo 2, comma 1, è previsto il parere della conferenza unificata, ai fini dell'adozione dei decreti ministeriali (MIT) di ricognizione degli interporti già esistenti e in corso di realizzazione; all'articolo 2, comma 3 è prevista la previa intesa in sede di Conferenza unificata per l'approvazione con decreto MIT del Piano generale per l'intermodalità; all'articolo 4, comma 3, è previ-

sta la 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; all'articolo 6, comma 1, è prevista l'intesa in sede di Conferenza unificata per l'individuazione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti; all'articolo 6, comma 3, è prevista la previa intesa in sede di Conferenza unificata per l'emanazione del decreto ministeriale (MIT) con cui sono definite le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2 relativo all'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti

relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti; l'articolo 6, comma 4 prevede che i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti siano approvati mediante Accordi di programma, ai sensi dell'articolo 34 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti.

Formula quindi una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di parere favorevole con osservazioni formulata dal relatore.

La seduta termina alle 13.55.

ALLEGATO

Legge quadro in materia di interporti. C. 703.**PARERE APPROVATO**

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 coordina-

mento 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.