

Roma, 14 aprile 2023

Circolare n. 87/2023

Oggetto: Attività confederale – Proposta di legge quadro sugli interporti – Audizione alla Camera del 12 aprile 2023.

La Confetra, rappresentata dal Vicepresidente con delega all'intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica Umberto Ruggerone, ha partecipato all'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera sulla proposta di legge quadro sugli interporti presentata dall'on. Rotelli (Fdi) di contenuto analogo a quella presentata nella precedente legislatura.

Il Vice Presidente Ruggerone ha espresso una valutazione nel complesso positiva sulla proposta che aggiorna una normativa vecchia di 30 anni che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche e che non tiene conto dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi non soltanto con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. Allo stesso tempo è stata sottolineata la necessità di garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore prevedendo nel *Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica*, che la nuova disciplina intende istituire, il coinvolgimento dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio.

Altro aspetto segnalato da Confetra nel documento consegnato alla Commissione riguarda la necessità che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, sia pubbliche che private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale ad integrazione del marebonus e del ferrobonus.

Infine, riguardo al finanziamento degli interporti, Confetra ha sottolineato la necessità di rivedere quest'aspetto poiché in base alla proposta di legge i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti sarebbero finanziati tramite riduzione di risorse stanziati per l'autotrasporto. E' stato quindi fatto notare come sia fondamentale porre massima attenzione sulla copertura finanziaria considerata l'importanza di tutelare l'intera filiera del trasporto e della logistica ancora di più in questa difficile e delicata fase economica.

Fabio Marrocco
Codirettore

Allegati tre
Lc/lc



AUDIZIONE CONFETRA-ASSOLOGISTICA SULLA PROPOSTA DI LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI

Commissione IX Trasporti Camera dei Deputati

12 aprile 2023

La proposta di legge (PDL) AC 703 *“Legge quadro in materia di interporti”* apporta delle sostanziali modifiche alla normativa settoriale, andando ad abrogare parzialmente la legge 4 agosto 1990, n. 240, tuttora in vigore.

La nuova disciplina può essere valutata nel complesso positivamente, in quanto aggiorna una normativa risalente a più di 30 anni fa, ormai non più rispondente alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche e che non tiene conto della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale, della necessaria intermodalità e dell’esigenza che gli spazi interportuali siano strettamente interconnessi non soltanto con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto anche a quella ferroviaria, in particolare con le reti TEN-T.

L’interporto, già nella normativa attuale, viene inteso come una struttura complessa, al centro della supply-chain, in cui operano non soltanto imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.).

Questa connotazione, nonostante sia rivisitata nella PDL in una prospettiva di maggior slancio dell’intermodalità e tenendo conto anche dei numerosi attori presenti, presta scarsa attenzione alla domanda dei servizi richiesti agli operatori interportuali dalla committenza industriale e commerciale, che può trovare negli interporti servizi di stoccaggio, magazzinaggio o anche di semplice trasbordo di merci per raggiungere le diverse destinazioni.

L’interporto, come qualsiasi infrastruttura di trasporto e logistica, genera un mercato, nel quale la domanda della committenza cerca di trovare un’offerta di servizi rispondente alle proprie esigenze di efficienza e adeguatezza. E la domanda delle imprese committenti è sicuramente una componente rilevante del bacino d’utenza di un interporto. Riguardo a questo aspetto, desta una certa meraviglia che nel Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica previsto dalla PDL (art. 4) non sia prevista la presenza di rappresentanze della committenza di servizi logistici e di trasporto del territorio interessato da un interporto, neppure in funzione consultiva rispetto a possibili indirizzi utili per lo sviluppo di un’infrastruttura esistente e per l’avvio di una nuova da avviare.

Altro aspetto rilevante non adeguatamente definito nella PDL è la figura del soggetto gestore dell’interporto, del suo ruolo di primaria importanza per la definizione e l’attuazione delle strategie di sviluppo dell’interporto medesimo e delle logiche anche di interesse pubblico che dovrebbe comunque perseguire in termini di obiettivi, soprattutto (ma non solo) se l’interporto beneficia di risorse pubbliche o di qualsiasi altra forma agevolativa o procedurale.

Manca altresì nella PDL una definizione della natura giuridica delle gestioni interportuali; nonostante la PDL definisca la loro attività di natura privatistica, la

maggior parte sono a partecipazione pubblica e questo può generare incertezze sul regime giuridico da applicare.

Un ulteriore aspetto da considerare riguarda il complessivo mercato dell'interportualità, oggi composto da realtà imprenditoriali di natura giuridica diverse, non solo pubbliche o di derivazione pubblica, generate dalla normativa attualmente vigente, ma anche da tante realtà private; questa compresenza di differenti realtà imprenditoriali dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che dovrebbe considerare e tutelare equilibri concorrenziali e competitivi.

Andrebbe poi meglio definito il nuovo strumento di pianificazione nazionale, previsto nella PDL, ovvero il cd. *"Piano generale per l'intermodalità"* (art. 2), di cui purtroppo non sono indicati contenuti, finalità, ma soprattutto gli strumenti attraverso i quali dovrebbe trovare attuazione.

Nel testo sono presenti anche alcuni *"punti"* che necessitano di essere chiariti e che andrebbero inseriti nei profili definitori dell'interporto, quali:

- una più chiara definizione giuridica e sostanziale di interporto; all'art. 1, comma 4, lett. a) viene indicato come *"il complesso organico di infrastrutture e servizi integrati di rilevanza nazionale"*, mentre al comma 5 si richiama la nozione di *"infrastrutture strategiche ... di preminente interesse nazionale"*. Anche se le due locuzioni potrebbero avere anche lo stesso significato, le due espressioni potrebbero comunque risultare ambigue e creare problemi interpretativi;
- la connotazione europea degli interporti; il collegamento degli interporti *"con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione"* indicato dalla PDL dovrebbe essere meglio definito, in particolare riguardo i terminal ferroviari, secondo una logica di più ampia integrazione dei nodi di scambio, e assumere una connotazione più europea, enfatizzando la necessaria interconnessione con corridoi europei proprio nella definizione, in modo da ricomprendere gli interporti nei cd. *"nodi di scambio europei"*;
- l'accessibilità degli interporti; anche il profilo dell'accessibilità all'interporto e del rapporto tra l'infrastruttura e il territorio circostante andrebbe inserito nella definizione, perché è fondamentale per l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e per migliorare la catena logistica, abbattere i costi di trasporto e decongestionare la rete viaria;
- sempre all'art. 1, dovrebbe essere inserita una definizione del soggetto gestore e chiarire il comma 7, dove si fa riferimento all'aggiornamento periodico triennale dei soggetti gestori degli interporti, in base al quale sembrerebbe configurarsi l'istituzione di un elenco o di una sorta di *"albo"*, ma non vengono indicate modalità e criteri con cui dovrebbe essere formato.

Riguardo alla programmazione degli interporti, prevista all'art. 2, essendo la materia (attualmente) in legislazione concorrente, ai sensi dell'art. 117 Cost., sicuramente

necessiterebbe del parere della Conferenza delle Regioni e Province autonome per la predisposizione, approvazione del Piano generale dell'Intermodalità, sviluppo della rete interportuale, ovvero in tutte quelle circostanze in cui sia necessaria una decisione che richieda il coinvolgimento della competenza regionale.

L'art. 3 è dedicato alle *“Condizioni per l'individuazione di nuovi interporti”* e merita molta attenzione, perché risultano prive di una fase preventiva di analisi del bacino di utenza e di monitoraggio dei flussi di traffico presenti nel territorio che necessariamente motivano la realizzazione di un nuovo interporto. Pur se assolutamente condivisibile la condizione necessaria della dotazione di binari e connessioni alla rete ferroviaria, mancano però indicazioni tecniche circa gli standard tecnologici, in particolare riguardo la lunghezza minima dei binari. Altra condizione non considerata è quella dei requisiti tecnologici, come i collegamenti a banda larga dei nuovi interporti e la messa in rete di tutti gli interporti con la piattaforma logistica nazionale.

Da notare che non si fa alcun cenno ai fabbisogni di adeguamento degli interporti esistenti alle *“condizioni”* previste per i nuovi, prevedendo necessariamente un periodo transitorio per l'adeguamento di quelli esistenti, compresa una pianificazione finanziaria degli investimenti necessari. Una simile lacuna rischia di creare una rete complessiva di infrastrutture interportuali fortemente squilibrata, in termini di capacità di offerta e di servizi disponibili per la domanda.

Una considerazione merita il Piano generale dell'intermodalità, come strumento di pianificazione e di sviluppo. Nell'art.4, dedicato al Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, sarebbe utile inserire tra i suoi compiti quello di favorire uno sviluppo degli interporti *“strettamente connesso con l'intermodalità o comodalità”*.

Come già accennato, sarebbe inoltre necessario prevedere la partecipazione alle riunioni del Comitato di rappresentanze industriali e commerciali, oltre a quelle del trasporto e della logistica. Tale partecipazione non dovrebbe avere natura eventuale (*“possono”*), ma strutturale. Ciò consentirebbe di disporre di maggiori informazioni sulla domanda di servizi che l'interporto deve prestare, anche in un'ottica di logistica integrata fra i diversi attori che sono presenti sul territorio o che producono o fruiscono dei servizi, anche al fine di migliorare l'efficienza dell'interporto in rapporto ai servizi richiesti.

Merita attenzione anche il regime giuridico dei gestori interportuali (art. 5), che teoricamente segue un'impostazione privatistica e quindi commerciale, dove il *“pubblico”* non dovrebbe intervenire in alcun modo condizionando, per esempio, le scelte degli investimenti. Ciò non sembrerebbe effettivamente realizzabile, perché l'infrastruttura rientrerebbe in un *“regime di interesse nazionale”* e, quindi, non sembra poter essere privatistica nella sua più ampia accezione, anche se si prevede

che gli enti concedenti trasferiscano, tramite un diritto di superficie, l'interporto a favore dei gestori, che a loro volta possono poi concedere spazi ai privati.

Rispetto al diritto di superficie che può essere trasformato in proprietà su richiesta del gestore all'ente proprietario, la PDL non fornisce elementi attraverso cui pervenire a tale trasformazione, ma fa solo riferimento ad articoli della legge 448/1998 "*Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo*", che sembrerebbero non del tutto pertinenti. La costituzione del diritto di superficie a favore del soggetto gestore, se riguardante strutture realizzate con risorse pubbliche e su terreni di un ente (pubblico) concedente, dovrebbe prevedere una procedura diversa; mentre, potrebbe essere concesso questo diritto di superficie su aree di ampliamento/completamento dell'infrastruttura interportuale già esistente o da realizzare, soltanto se a monte vi è un accordo tra le parti e sempre dietro corrispettivo.

Emerge l'esigenza che la PDL detti anche i principi attraverso cui gli spazi vengono affidati ai privati secondo logiche "*di mercato*", prevedendo anche modalità di accesso trasparenti, non discriminatorie e disciplinate per legge e attuate con misure di regolazione.

L'art. 5, pertanto, sembrerebbe improntato soltanto a regolare, in modo insufficiente, il rapporto tra ente concedente e gestore, senza tener conto degli ulteriori rapporti giuridici che si creano tra gli operatori e il gestore e che andrebbero quantomeno regolamentati in termini di principi e criteri.

Riguardo al finanziamento degli interporti, di cui all'art. 7, sarebbe utile approfondire quali tipologie di interventi siano finanziabili (adeguamento delle connessioni con la rete ferroviaria, per esempio, in termini di sagoma, di peso assiale, ecc.) e la compatibilità dei finanziamenti con la disciplina sugli aiuti di stato. Inoltre, in base a questa disposizione i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti sarebbero finanziati tramite riduzione di risorse stanziare per l'autotrasporto. Sarebbe importante rivedere questo aspetto e in generale porre massima attenzione sulla copertura finanziaria considerata l'importanza di tutelare l'intera filiera del trasporto e della logistica ancora di più in questa difficile e delicata fase economica.

Infine, potrebbe essere utile inserire almeno norme di indirizzo in materia di rifiuti speciali e merci pericolose, di urbanistica, di ambiente e fiscalità, nonché delle norme di semplificazione riguardo le procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA) e valutazione ambientale strategica (VAS) in caso di modifica o estensione degli interporti.

In conclusione, tenuto conto che il Ministero competente è colui che può prevedere e stanziare risorse per gli interporti, sarebbe necessario attivare una funzione di monitoraggio della destinazione delle risorse e del loro impiego.

Interporti. Confetra: “Bene la proposta, ma necessario garantire rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l’intermodalità”

RASSEGNA STAMPA

COMUNICATO STAMPA

Interporti. Confetra: “Bene la proposta, ma necessario garantire rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l’intermodalità”

Roma, 13 aprile - *“Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell’industria e del commercio”*: così **Umberto Ruggerone**, Vice Presidente Confetra con delega all’intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla **proposta di legge sugli interporti**. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una **normativa oramai vecchia di 30 anni** e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, *“bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell’esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell’intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa **compresenza di differenti realtà** dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una **disciplina quadro** che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo **shift modale**, a integrazione di marebonus e ferrobonus”*.



**TRASPORTI: CONFETRA, GARANTIRE RAPPRESENTANZA DI TUTTA LA FILIERA IN
COMITATO PER INTERMODALITA' = ADN0929 7 ECO 0 ADN ECO NAZ**

TRASPORTI: CONFETRA, GARANTIRE RAPPRESENTANZA DI TUTTA LA FILIERA IN
COMITATO PER INTERMODALITA' =

Roma, 13 apr. (Adnkronos) - "Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio". Lo afferma Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all'intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, "bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti Ten-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus".

(Mcc/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

13-APR-23 15:13

NNNN *****



Trasporti: Confetra, ok proposta interporti, ora rappresentanza = AGI0734 3 ECO 0 R01 /

Trasporti: Confetra, ok proposta interporti, ora rappresentanza =
(AGI) - Roma, 13 apr. - "Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, e' necessario che nel Comitato nazionale per l'intermodalita' e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonche' dei committenti dell'industria e del commercio". Lo afferma Umberto Ruggerone, vice presidente Confetra con delega all'intermodalita' e alla portualita' e presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti.

E' una calutazione "nel complesso positiva", quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa ormai vecchia di 30 anni e che non risponde piu' alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone: "bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilita' ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. E' inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalita', oggi composto da molteplici realta' imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realta' dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus". (AGI)Red/Man

131533 APR 23

NNNN *****



Interporti-Confetra: “Bene la proposta, ma necessario garantire rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l’intermodalità”

Di Redazione - 13 Aprile 2023



Roma– “Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio”: così Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all'intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, “bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus”.

https://www.ilnautilus.it/trasporti/2023-04-13/interporti-confetra-bene-la-proposta-ma-necessario-garantire-rappresentanza-di-tutta-la-filiera-nel-nuovo-comitato-per-intermodalita_114326/

Interporti: Confetra, serve rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l'intermodalità

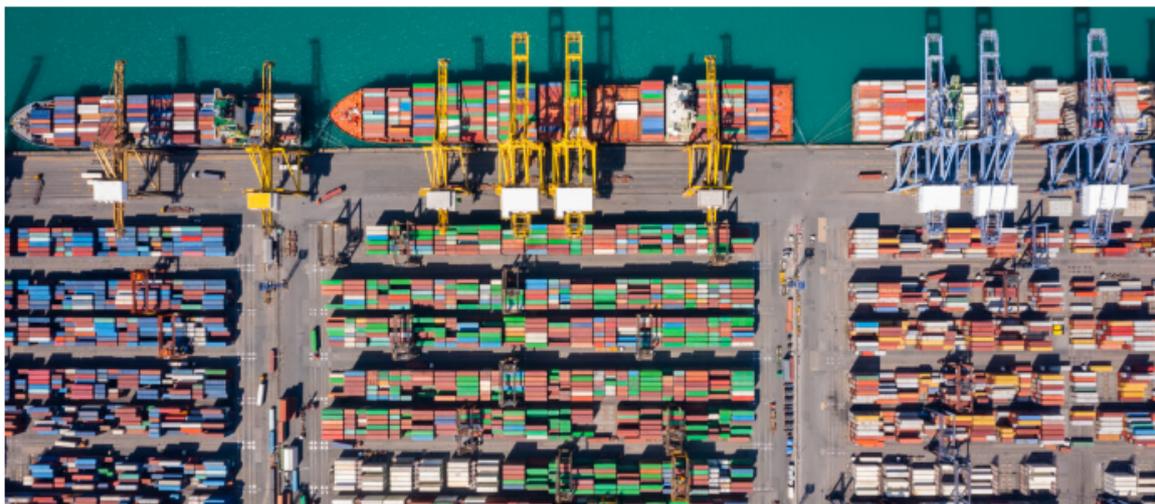
(FERPRESS) – Roma, 13 APR – “Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio”: così Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all'intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, “bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus”.

<https://www.ferpress.it/interporti-confetra-serve-rappresentanza-di-tutta-la-filiera-nel-nuovo-comitato-per-lintermodalita/>

Confetra in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti

13 aprile 2023 - Giancarlo Barlazzi



Il vice presidente Roggerone: “Bene la proposta, ma necessario garantire rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l’intermodalità”

Roma – “Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell’industria e del commercio”: così **Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all’intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica**, in audizione alla Camera sulla **proposta di legge sugli interporti**. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una **normativa oramai vecchia di 30 anni** e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, “bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell’esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell’intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa **compresenza di differenti realtà** dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una **disciplina quadro** che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo **shift modale**, a integrazione di marebonus e ferrobonus”.

La newsletter di ShipMag

Mi iscrivo

<https://www.shipmag.it/confetra-in-audizione-alla-camera-sulla-proposta-di-legge-sugli-interporti/>

13 Aprile 2023 — News

Umberto Ruggerone in audizione alla Camera

Confetra, bene la nuova legge sugli interporti

di Redazione Port News

“Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, che la [proposta di legge](#) sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell’industria e del commercio” così Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all’intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti.

Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni, introducendo un quadro normativo generale in materia di interporti e piattaforme territoriali logistiche, anche alla luce degli indirizzi e delle iniziative dell’Unione europea nel settore dei trasporti e dell’intermodalità.

Secondo Ruggerone “bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell’esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell’intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus”.

<https://www.portnews.it/confetra-bene-la-proposta-di-legge-sugli-interporti/>

Interporti (2). Confetra: "Bene proposta, ma necessario garantire rappresentanza filiera nel comitato"

Le dichiarazioni del vicepresidente Umberto Ruggerone in audizione alla Camera



"Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio", dichiara così **Umberto Ruggerone**, vicepresidente Confetra con delega all'intermodalità ed alla portualità e presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni e che

non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo **Ruggerone**, infatti, "bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti Ten-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus".

https://www.mobilita.news/?utm_source=RSS&utm_medium=RSS&utm_campaign=RSS&utm_term=15338

13 Apr 2023

Interporti, Confetra: "Garantire rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l'intermodalità"



Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra.

ROMA - "Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio": così Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all'intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, "bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus".

https://www.transportonline.com/notizia_56314_Interporti,-Confetra:Garantire-rappresentanza-di-tutta-la-filiera-nel-nuovo-Comitato-per-l%e2%80%99intermodalit%c3%a0.html

Confetra: Legge Interporti, necessaria rappresentanza completa degli operatori

Proposta di legge Interporti, Confetra: Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, "Bene la proposta, ma necessario garantire rappresentanza di tutta la filiera"

13 Aprile 2023 Transport Redazione



ROMA –Il vice presidente di Confetra con delega all'intermodalità e alla portualità, **Umberto Ruggerone**, in audizione alla Camera in merito alla **proposta di legge sugli Interporti**, ha espresso una valutazione nel complesso positiva, tuttavia, ha sottolineato la necessità all'interno del nuovo **Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica che la proposta di legge intende istituire, di una rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica del settore.**

La nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di trent'anni e non più adeguata ai cambiamenti avvenuti in ambito industriale, trasportistico e della logistica: "è necessario **che sia prevista la presenza dei rappresentanti del mondo dei trasporti e della logistica nonché dei committenti dell'industria e del commercio**"; ha commentato Ruggerone presidente di Assologistica,

Secondo Ruggerone, infatti, "bisogna **tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale** e quindi del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus".

<https://www.corrieremarittimo.it/logistic-transport/confetra-legge-interporti-necessaria-rappresentanza-completa-degli-operatori/>

Interporti. Confetra: “Bene la proposta, ma va garantita rappresentanza di tutta la filiera nel nuovo Comitato per l’intermodalità”



🖨️ Ufficio stampa 📅 Aprile 13, 2023 📍 Logistica e Trasporti

Tempo di lettura: < 1 minuto

Roma - “Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica è necessario che nel Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende istituire, sia prevista la presenza dei rappresentanti dei trasporti e della logistica e dei committenti dell’industria e del commercio”:

Così Umberto Ruggerone, Vice Presidente Confetra con delega all’intermodalità e alla portualità e Presidente di Assologistica, in audizione alla Camera sulla proposta di legge sugli interporti. Valutazione nel complesso positiva, quella di Confetra sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa oramai vecchia di 30 anni e che non risponde più alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche.

Secondo Ruggerone, infatti, “bisogna tenere conto dei mutati scenari amministrativi e di mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e quindi del necessario trasferimento modale, dell’esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con la rete viaria nazionale ed europea, ma soprattutto a quella ferroviaria e con le reti TEN-T. È inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell’intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, pubbliche ma anche private. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino lo shift modale, a integrazione di marebonus e ferrobonus”.

Iscriviti alla nostra newsletter

Nome

Cognome

Email

[Privacy Policy](#)

Ho preso visione e accetto la Privacy Policy



<https://portlogisticpress.it/interporti-confetra-bene-la-proposta-ma-va-garantita-rappresentanza-di-tutta-la-filiera-nel-nuovo-comitato-per-lintermodalita/>

XIX LEGISLATURA

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 COLLEGGHI! — 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 individua 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 Ministro 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 progetto 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 definitorio, 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 Comitato 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 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;

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 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 18 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.