



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
12/158/CR7b/C4

**DISEGNO DI LEGGE QUADRO IN MATERIA DI "INTERPORTI E PIATTAFORME
LOGISTICHE TERRITORIALI"**

PREMESSA

Le materie “porti e aeroporti civili” e “grandi reti di trasporto e navigazione” sono attribuite dall’art. 117, terzo comma, della Costituzione, alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni. La localizzazione delle piattaforme e degli interporti fa parte della materia “governo del territorio”, attribuita anch’essa alla competenza legislativa concorrente.

Secondo la normativa attualmente vigente, **l’interporto** è definito (art. 1 della legge n. 240/90) come “*un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione*”.

Inoltre, un interporto deve, tra l’altro, contenere:

- una piattaforma logistica comprensiva di magazzini per spedizionieri, corrieri e operatori della gestione delle merci;
- uno scalo ferroviario
- servizi generali di supporto (banche, ufficio postale, ristorazione, rifornimento carburante, alcuni servizi di manutenzione...) e specifici (dogana, servizi telematici ecc.);
- un’adeguata dotazione di cavidotti per reti di comunicazione.

L’interporto è dunque un’iniziativa immobiliare, strutturata in una pianificazione territoriale, connotata da valenza strategica e sistematicità tali da poter comportare l’intervento pubblico in termini di contribuzione economica (e tali da doverlo comportare, nell’atto di normazione) , nonché, allo stesso tempo, il complesso organico di strutture e servizi che efficienti le fasi di gestione dell’ordine, del controllo delle scorte, del trasporto, dell’immagazzinaggio, della movimentazione delle merci, dell’imballaggio dei carichi, dell’adattamento della merce, della gestione dei flussi informativi.

Attualmente, il **sistema interportuale** è fortemente variegato per volumi movimentati, dimensione degli spazi, tipologia dei servizi offerti: UIR, infatti, individua interporti caratterizzati da elevato grado di intermodalità, interporti che assumono anche la funzione di piattaforma periurbana, interporti-retroporti, interporti con specializzazione del trasporto su gomma.

La CDP ha censito 46 terminal multimodali e 20 interporti; il principale interporto italiano è quello di Verona (8 milioni di tonnellate di merci movimentate, 2010), seguito da Rivalta Scrivia (4,5) e Nola (4,2).

Il quadro generale che emerge, pertanto, è caratterizzato da forti squilibri regionali e da una significativa esigenza di investimenti sull'interportualità, fattori che spingono le Regioni a manifestare il loro forte interesse a una disciplina più organica della materia.

Il disegno di legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali, approvato dalla Camera dei deputati nel mese di aprile 2012 e oggi all'esame del Senato (A.S. 3257), intende stabilire i principi fondamentali in materia con le seguenti finalità:

- a) migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;
- b) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;
- c) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto;
- d) superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo, promuovendo le effettive potenzialità competitive sui traffici di lunga distanza e la disponibilità di una rete portante di base finalizzata alla crescita delle imprese del trasporto e della logistica.

Dopo un esame del disegno di legge in argomento e alla luce delle considerazioni in premessa, **le Regioni esprimono, in via preliminare, una complessiva valutazione positiva** del nuovo impianto in corso di definizione, che pone l'accento sull'importanza del ruolo e della funzione che gli interporti possono svolgere nel raggiungimento di un livello adeguato di intermodalità dei trasporti.

Cogliendo l'occasione dell'audizione davanti alla Commissione Trasporti del Senato e in un'ottica di leale collaborazione tra Regioni e Stato, **si ritiene opportuno formulare una serie di osservazioni**, sia di carattere generale sia di carattere più puntuale, sull'articolato di legge.

Art. 1, co. 4, lett. b (Definizioni)

- Si auspica che la definizione di **interporto** ivi prevista sia integrata o comunque raccordata con quella di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, più completa ed esaustiva.
- La definizione di **piattaforma logistica territoriale** deve essere adattata alle caratteristiche geografiche delle singole regioni, specie nel caso delle regioni insulari.

In particolare, la Regione Sardegna evidenzia il fatto che il suo territorio regionale costituisce *"un'entità unitaria e integrata che si pone nel panorama internazionale come un unico nodo fortemente interconnesso con l'esterno e assume i connotati di una vera e propria piattaforma logistica al centro del Mediterraneo, pronta a proporsi per servire ed accogliere gli importanti flussi di traffico in transito nel Mediterraneo"*. Essa fa, inoltre, notare che le piattaforme logistiche territoriali, individuate nell'ambito del Piano Nazionale della Logistica (giugno 2011), non sono rispettose delle effettive relazioni e connessioni logistiche strategiche presenti nel territorio (nel caso specifico, si ipotizza l'accorpamento con la Regione Sicilia nella Piattaforma Logistica denominata Mediterraneo Sud).

La Regione Emilia - Romagna evidenzia che lo studio di approfondimento al Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, non tenendo conto delle forti reali connessioni con le Regioni del nord, colloca l'Emilia Romagna esclusivamente nella "Piattaforma centro-settentrionale" insieme alla Toscana con cui di fatto ha una limitata integrazione logistica. Infatti come dimostrano tutti i dati, le relazioni e i flussi riportati negli studi di approfondimento del Piano stesso, la regione Emilia-Romagna non gravita nel bacino del centro, ma si colloca territorialmente nel nord.

Art. 2, co. 3-6 (Piano generale intermodalità)

- Il disegno di legge introduce un nuovo strumento di pianificazione nazionale, il Piano generale dell'intermodalità (PGI), senza, tuttavia, definirne i contenuti, le finalità e la necessaria coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL).
- Allo stesso comma 3, inoltre, è prevista la definizione delle piattaforme logistiche territoriali e relativa disciplina amministrativa.

In primo luogo, non è chiaro se a tale definizione si proceda con lo stesso decreto di approvazione del PGI o se deve essere emanato un altro decreto (in questo caso senza l'intesa della Conferenza Unificata). Non risultano, inoltre, chiari il significato e la portata della previsione, né l'ambito di influenza delle piattaforme. Al riguardo si evidenzia che le piattaforme logistiche territoriali, fino ad

oggi proposte, non sono ritenute da alcune Regioni soddisfacenti, in quanto non rispecchiano le effettive relazioni e connessioni logistiche strategiche presenti nel territorio.

- Un ulteriore chiarimento è necessario riguardo al motivo per cui siano previsti altri decreti che individuino nuovi interporti e nuove infrastrutture intermodali.

Alla luce delle considerazioni di cui ai punti precedenti, si propone quanto segue:

- i) definire meglio i contenuti e le finalità del PGI;
- ii) definire meglio il suo rapporto con i decreti di cui al comma 3, 5 e 6;
- iii) inserire un richiamo alla pianificazione ad esso collegata;
- iv) abrogare esplicitamente le norme, contenenti strumenti e definizioni superate dal disegno di legge in argomento.

Art. 5 , co. 2 (Natura della gestione degli interporti)

- In relazione alla natura giuridica dei gestori degli interporti (soggetti che agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro) ed in connessione con la riflessione a cura del Servizio Studi del Senato, relativa alla configurabilità del gestore come soggetto di diritto pubblico o privato, ai quali si applica il codice dei contratti pubblici solo in caso di utilizzo di risorse pubbliche, si reputa opportuno affrontare il nodo della configurabilità dei finanziamenti di cui all'art. 6 come 'Aiuti di Stato'.

Art. 6 (Potenziamento rete piattaforme logistiche territoriali)

Art. 8 (Disciplina urbanistica)

- L'art. 6 prevede che, con proprio decreto, emanato previa intesa della Conferenza Unificata, il Ministero delle infrastrutture e trasporti individua 'l'ordine di priorità dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali'.

In considerazione del fatto che tali progetti, ai sensi dell'art. 8, costituiscono variante automatica agli strumenti urbanistici locali "delle amministrazioni locali sul cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche", si ritiene che l'articolo 6 debba essere integrato dai seguenti elementi, riallineandosi alla vigente disciplina statale e regionale in materia urbanistica:

- iii) descrizione della procedura di approvazione dei progetti;
- iv) definizione del soggetto competente all'approvazione;
- v) definizione del soggetto realizzatore/aggiudicatore dell'opera.

Art. 1 (Definizioni)

- All'art. 1, co. 4, lett. a), dopo le parole "presenti su un territorio interregionale" aggiungere le seguenti: *"ovvero, nel caso delle Regioni insulari, sul territorio regionale"*.

Motivazione

L'emendamento, collegandosi alle osservazioni di carattere generale di cui sopra, integra la definizione di piattaforma logistica, che, nella sua attuale versione, non contempla adeguatamente le caratteristiche proprie delle Regioni insulari.

- All'art. 1, co. 4, lett. b), alle parole "complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale" aggiungere le parole *"di cui all'art. 1 della L. 240/90"*.

Motivazione

L'emendamento, collegandosi alle osservazioni di carattere generale di cui sopra, intende collegare la definizione di interporto, di cui al disegno di legge in esame, al complesso disposto normativo contenuto nella legge n. 240/90, che non è stata abrogata.

Articolo 2 (Programmazione delle strutture)

- All'art. 2, co. 1, dopo la lett. b), aggiungere la lettera : *"c) alla ricognizione degli interporti in corso di realizzazione"*.

Motivazione

L'emendamento mira a introdurre, nel Piano generale dell'intermodalità, anche gli interporti già programmati e in corso di realizzazione, in quanto gli stessi sono in costruzione sulla base di progetti già approvati in coerenza con i disposti normativi attualmente vigenti

- All'art. 2, co. 2, sostituire le parole "Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica all'uopo integrata con la partecipazione di rappresentanti degli interporti nonché delle imprese e degli operatori ferroviari o intermodali operanti sul territorio nazionale" con le parole *"previo parere delle realtà associative ed imprenditoriali di cui all'art. 5 c. 1 lettere da f) a m) della L. 284/2005"*.

Motivazione

L'emendamento tiene conto della soppressione della Consulta, operata dall'art. 12, co. 20, della legge n. 135/12 di conversione del decreto-legge n. 95/12,, e sembra, da indicazioni del Capo di Gabinetto del Ministro, sarà sostituita dalla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ritiene necessario adeguare il disposto alle modifiche intervenute in questi ultimi mesi e, contemporaneamente, salvaguardare la formulazione di un parere ampio e diffuso degli stakeholders.

- All'art. 2, co. 6, dopo le parole “parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica” aggiungere le seguenti: “*e l'intesa delle Regioni direttamente interessate*”.

Motivazione

Nel procedimento di approvazione del decreto o dei decreti con cui si individuano i nuovi interporti deve essere previsto un maggiore coinvolgimento delle Regioni interessate, rispetto al mero parere che possono esprimere nell'ambito del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Articolo 3 (Requisiti delle strutture)

- All'art. 3, co. 1, lett. d), aggiungere alla fine del periodo le parole “ovvero con un altro interporto”.

Motivazione

La modifica mira a prevedere un'ulteriore condizione, quale il collegamento con un altro interporto, altrettanto importante per la creazione di un sistema logistico interconnesso, nello spirito della proposta di legge.

- All'art. 3, co. 1, dopo la lett. e), aggiungere la lettera: “*i) adeguata rete di cavidotti per reti di comunicazione*”.

Motivazione

L'emendamento intende adeguare la norma alla previsione di cui alla legge n. 166/2002.

- All'art. 3, co. 2, aggiungere alla fine della lett. a) le parole “*. Tale ultima previsione non si applica agli interporti esistenti e in corso di realizzazione, di cui al successivo comma 3.*”.

Motivazione

Il comma 3 stabilisce che gli interporti già operativi e quelli in corso di realizzazione devono garantire il rispetto delle condizioni di cui ai commi 1 e 2 entro il quinto anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della legge.

Il comma 2 stabilisce che *“il progetto di un nuovo interporto.....deve altresì prevedere: a) un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare o ricevere treni completi, conformemente a standard europei, in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni per settimana”*.

La modifica mira a stralciare l'ultima previsione *“in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni per settimana”* per gli interporti esistenti e in corso di realizzazione, i quali operano già - o sono in fase di costruzione sulla base di progetti già approvati - in coerenza con i disposti normativi attualmente vigenti, per i quali tale obiettivo potrebbe rappresentare una seria criticità ai fini dell'adeguamento alla nuova normativa.

- All'art. 3, co. 3, le parole " di cui ai commi 1 e 2" sono sostituite dalle seguenti parole: *"di cui al comma 1 e al comma 2, lett. b-h"*.

Motivazione

La modifica è necessaria al fine di coordinare il testo del comma 3 con l'emendamento proposto per il comma 2.

Art. 4 (Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

- All'art. 4, co. 2, alla fine della lett. b) aggiungere le parole *“o loro delegati”*.
- All'art. 4, co. 2, dopo la lettera b) aggiungere la lettera: *“b-bis) fanno altresì parte del Comitato, quali membri di diritto, i presidenti delle Autorità Portuali nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, o loro delegati”*.

Motivazione

Si ritiene opportuno che un sistema pianificatorio che riguarda gli interporti non possa prescindere da un ruolo attivo dei soggetti che ne rappresentano i primi fruitori, cioè le Autorità portuali.

Roma, 22 novembre 2012