

Senato della Repubblica
XIX Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 1124

Legge quadro in materia di interporti

12/05/2024 - 07:28

Indice

1. DDL S. 1124 - XIX Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 1124	4

1. DDL S. 1124 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 1124

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 1124

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore **DE POLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 APRILE 2024

Legge quadro in materia di interporti

Onorevoli Senatori. - Il presente disegno di legge definisce un quadro normativo completo e attuale per la realizzazione, il riconoscimento e la gestione degli interporti e della relativa rete, con l'obiettivo di promuovere l'efficienza, la sostenibilità e la competitività del trasporto merci nel Paese.

Gli interporti, insieme ai porti e ai *terminal* intermodali, costituiscono nodi intermodali, infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione tra le reti, funzionali alla realizzazione di rilevanti interessi pubblici per la comunità e per il sistema produttivo, compendiabili nella concentrazione dei flussi di trasporto delle merci, nella riduzione dell'impatto ambientale e nella razionalizzazione del territorio.

Secondo i dati forniti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono attivi in Italia gli interporti di rilevanza nazionale di Bari, Bentivoglio, Catania, Cervignano del Friuli, Jesi, Livorno, Maddaloni, Mortara, Nola, Novara, Orbassano, Orte, Padova, Parma, Pescara, Portogruaro, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Trento, Trieste, Vado, Venezia e Verona. Si tratta di ventiquattro complessi organici di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comprendenti scali ferroviari idonei a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

La centralità delle infrastrutture intermodali, di valore strategico per l'intero territorio nazionale, assume rilievo anche nell'orizzonte del Piano nazionale di ripresa e resilienza che, nell'ambito della Missione 3 « Infrastrutture per una mobilità sostenibile », prevede investimenti sulla rete ferroviaria (M3C1) e per l'intermodalità e la logistica integrata (M3C2).

L'articolo 1 della proposta elenca le finalità perseguite dalla legge, la quale intende favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici valorizzando anche la rete esistente degli interporti e i collegamenti con il sistema portuale; migliorare l'efficienza dei flussi di trasporto nella prospettiva di una connessione infrastrutturale nazionale ed europea; sostenere il completamento delle infrastrutture di competenza nazionale nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti; razionalizzare l'utilizzo del territorio, in funzione della domanda delle attività di trasporto e logistica, promuovendone la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il comma 2 fa salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano, secondo le rispettive norme statutarie e attuative.

L'articolo 2 chiarisce l'oggetto della legge, volta a disciplinare le procedure per la realizzazione di nuovi interporti e il riconoscimento di quelli esistenti. Il comma 2 precisa le caratteristiche tecniche necessarie al riconoscimento della qualifica di interporto, mentre il comma 3 dispone in ordine all'assetto proprietario dell'infrastruttura, che può essere di una persona giuridica di diritto pubblico o privato, anche costituita in forma consortile. Al comma 4 si prevede che in ogni caso sia riconosciuta la qualifica di interporti alle strutture esistenti e già espressamente riconosciute ai sensi della legge n. 240 del 1990.

L'articolo 3, rubricato « natura dell'interporto », con previsione espressa riconosce agli interporti la

natura di infrastrutture di pubblico interesse. Al medesimo comma 1 si prevede che il reperimento delle aree necessarie alla realizzazione degli interporti possa avvenire anche tramite le procedure di esproprio previste dal testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, qualora il soggetto pubblico o privato che intende realizzare l'infrastruttura interportuale non abbia la titolarità dell'area. I successivi commi 2 e 3 chiariscono i rapporti tra proprietà e gestione della struttura e disciplinano il regime applicabile ai soggetti gestori. In particolare, al comma 3 si prevede che la realizzazione e la gestione dell'interporto siano soggette ad autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Quanto all'attività di gestione di un interporto da parte del proprietario dell'infrastruttura o di terzo soggetto gestore, si precisa che costituisce prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale ed ha natura economico-industriale e commerciale. Inoltre, i soggetti che svolgono attività interportuale in qualità di gestori o di proprietari agiscono in regime di diritto privato.

L'articolo 4 disciplina la realizzazione di nuovi interporti qualora sia necessario a servire ambiti territoriali ritenuti carenti. Il comma 2 pone in capo al concessionario l'onere di garantire l'equilibrio economico della gestione. Il comma 3 riconosce al concessionario il diritto di riscattare le aree concesse in diritto di superficie sull'area, acquisendo la piena proprietà sui beni immobili.

L'articolo 5 disciplina la ripartizione del contributo pubblico per la realizzazione e lo sviluppo degli interporti in regime concessorio. L'articolo 6 detta le necessarie norme per le coperture finanziarie del provvedimento.

L'articolo 7 prevede che i proprietari o gestori degli interporti possano chiedere ai gestori delle infrastrutture ferroviarie l'adeguamento delle connessioni ferroviarie di ultimo miglio, previa analisi dei costi e dei benefici e previa individuazione delle necessarie risorse finanziarie.

L'articolo 8 dispone il coordinamento alla normativa vigente e i termini di entrata in vigore della legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità e obiettivi)

1. La presente legge persegue le seguenti finalità:

- a) favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, per lo svolgimento di funzioni di connessione di valore strategico per l'intero territorio nazionale, valorizzando anche la rete esistente degli interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, e i collegamenti con il sistema portuale;
- b) 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, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, pubblicato per comunicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 27 ottobre 2015, il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti, di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013;
- d) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione della domanda di trasporto e di attività logistiche;
- e) 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.

2. 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.

Art. 2.

(Oggetto della legge)

1. La presente legge è volta a disciplinare le procedure per la realizzazione di nuovi interporti e il riconoscimento degli interporti esistenti.

2. Al fine dell'applicazione della presente legge si considera interporto un'infrastruttura che presenta le

seguenti caratteristiche:

- a) sia in possesso di un *terminal* intermodale dotato di mezzi di movimentazione in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni intermodali per settimana, con la presenza anche di spazi o binari di presa e consegna per i treni distinti dal *terminal*;
- b) possieda magazzini per il trasporto e la logistica sia gestiti direttamente, sia dati in uso o locazione a operatori del settore del trasporto di merci e della logistica;
- c) sia in possesso di aree attrezzate di sosta per i veicoli stradali pesanti;
- d) sia dotata di un servizio doganale;
- e) presenti uffici per gli operatori e i servizi;
- f) sia in possesso di un'area per i servizi destinati alle persone e una per i servizi destinati ai veicoli industriali;
- g) abbia sistemi idonei a favorire la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori;
- h) sia dotata di strutture di connessione informatiche adeguate alle esigenze di interconnessione delle aziende e degli operatori del settore;
- i) l'area interportuale sia dotata di collegamenti stradali diretti tramite tangenziali o casello autostradale con la viabilità di grande comunicazione e di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;
- l) il *terminal* non sia provvisto di una banchina portuale marittima né sia in prossimità della stessa;
- m) tutti o in parte i binari interni al *terminal* abbiano una lunghezza minima di 750 metri in un'area per lo stoccaggio e la movimentazione di mezzi pari ad almeno 70.000 metri quadrati, misura minima necessaria a garantire la gestione dei flussi dei corridoi europei e a ottenere la rilevanza nazionale;
- n) all'interno del *terminal* del medesimo interporto possano svolgersi le operazioni di passaggio modale treno-gomma per il traffico intermodale con unità di carico *standard*, quali casse mobili, semirimorchi e *container*, ovvero di traffico accompagnato mediante camion con motrice e autista caricati su treno. È considerato intermodale anche il passaggio modale fra navigazione interna e gomma o rotaia.

3. L'infrastruttura interportuale deve essere di proprietà di una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato, anche costituita in forma consortile.

4. Alle infrastrutture esistenti prima della data di entrata in vigore della presente legge, già riconosciute ai sensi della legge 4 agosto 1990, n. 240, è riconosciuta la qualifica di interporto.

Art. 3.

(Natura dell'interporto)

1. Gli interporti, come definiti dall'articolo 2, sono considerati infrastrutture di pubblico interesse anche nei casi in cui la proprietà sia privata. Il reperimento delle aree necessarie per la realizzazione dell'interporto, qualora il soggetto pubblico o privato che intende realizzare l'infrastruttura interportuale non abbia la titolarità dell'area, può avvenire anche mediante le procedure previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

2. La struttura interportuale può essere gestita anche da soggetto diverso dal titolare della relativa proprietà, purché costituito in forma di persona giuridica anche consortile.

3. La realizzazione di un interporto e la sua gestione è soggetta ad autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa verifica dei requisiti di cui all'articolo 2. La gestione di un interporto da parte del proprietario dell'infrastruttura o di terzo soggetto gestore costituisce attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e ha natura economico-industriale e commerciale. I soggetti che svolgono attività interportuale in qualità di gestori o di proprietari agiscono in regime di diritto privato, in deroga a quanto previsto dal testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, qualora siano partecipati da enti pubblici.

4. Ai sensi del comma 1 del presente articolo, i proprietari e i gestori degli interporti sono esentati dal pagamento del contributo previsto dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, a favore dell'Autorità per la regolazione dei trasporti.

Art. 4.

*(Realizzazione di interporto
in regime concessorio)*

1. Il Governo, le regioni e gli enti locali, anche su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono realizzare nuovi interporti in regime di concessione di lavori e servizi, al fine di servire ambiti territoriali che ne siano ritenuti carenti. La durata del diritto di superficie concesso ai sensi del comma 3 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.
2. Ai fini della costituzione di nuovi interporti il concessionario deve garantire l'equilibrio economico della gestione anche mediante il contributo pubblico, ai sensi della disciplina in materia di contratti e servizi pubblici.
3. L'area sulla quale è realizzato l'interporto è concessa al gestore in diritto di superficie, ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile, al fine di consentire la costituzione di garanzie reali per l'accesso al credito. I soggetti gestori degli interporti possono riscattare le aree dagli enti concedenti trasformando, a seguito di espressa richiesta, il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili.

Art. 5.

*(Contributo pubblico per la realizzazione
di interporti)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, 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 in regime concessorio.
2. Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per l'anno 2024, di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026. L'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti all'attuazione delle finalità di cui all'articolo 1.
3. Le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2 del presente articolo 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, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 6.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 5, comma 2, pari a 6 milioni di euro per l'anno 2024, a 5 milioni di euro per l'anno 2025 e a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede, quanto a 6 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle risorse confluite nel Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 235, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e, quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.
2. Dall'attuazione della presente legge, ad esclusione di quanto previsto al comma 1, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti vi

provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 7.

(Potenziamento del raccordo ferroviario)

1. I proprietari o i gestori degli interporti, 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, e per favorire l'interoperabilità, ottimizzare la gestione della circolazione ferroviaria ed elevare gli *standard* tecnici e normativi di sicurezza dei *terminal* intermodali raccordati all'infrastruttura ferroviaria nazionale, possono chiedere ai gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi dei costi e benefici e individuazione delle necessarie risorse finanziarie, l'adeguamento delle connessioni ferroviarie di ultimo miglio.

2. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria sono in ogni caso tenuti ad accogliere le domande di cui al comma 1 quando i proprietari o i gestori degli interporti finanziano l'intervento richiesto con oneri a proprio carico.

Art. 8.

(Disposizioni finali)

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

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

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni a statuto ordinario adeguano le proprie disposizioni in materia di interporti a quanto stabilito dalla presente legge. Fermo restando quanto previsto all'articolo 1, comma 2, le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano adeguano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, la propria legislazione secondo le disposizioni contenute nei rispettivi statuti e nelle relative norme di attuazione. I principi fondamentali di cui alla presente legge acquistano efficacia dalla data di entrata in vigore della medesima nelle regioni a statuto ordinario.

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.