

XVI legislatura

**Disegno di legge
A.S. n. 3257**

“Legge quadro in materia di
interporti e di piattaforme
logistiche territoriali”

aprile 2012
n. 348



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori
delle infrastrutture e dei trasporti



Servizio Studi

Direttore: Daniele Ravenna

Segreteria

tel. 6706_2451

Uffici ricerche e incarichi

Settori economico e finanziario

Capo ufficio: S. Moroni _3627

Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco _2104

Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: G. Buonomo _3613

Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi _3476

Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci _2988

Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Capo ufficio: L. Borsi _3538

Capo ufficio: F. Cavallucci _3443

Politica estera e di difesa

Capo ufficio: A. Mattiello _2180

Capo ufficio: A. Sanso' _2451

Questioni regionali e delle autonomie locali, incaricato dei rapporti con il CERDP

Capo ufficio: F. Marcelli _2114

Legislazione comparata

Capo ufficio: S. Scarrocchia _2451

Documentazione

Documentazione economica

Emanuela Catalucci _2581

Silvia Ferrari _2103

Simone Bonanni _2932

Luciana Stendardi _2928

Michela Mercuri _3481

Beatrice Gatta _5563

Documentazione giuridica

Vladimiro Satta _2057

Letizia Formosa _2135

Anna Henrici _3696

Gianluca Polverari _3567

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Il Senato della Repubblica declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

XVI legislatura

Disegno di legge

A.S. n. 3257

“Legge quadro in materia di
interporti e di piattaforme
logistiche territoriali”

aprile 2012

n. 348

a cura di: F. Colucci

AVVERTENZA

La presente scheda di lettura illustra il contenuto del disegno di legge A.S. 3257, recante “Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali”.

Alla Camera dei deputati era stato presentato un disegno di legge dall'on. Velo il 20 luglio 2010 (3681) che venne esaminato congiuntamente al disegno di legge presentato dall'on. Nasti il 19 aprile 2011 (4296); il testo unificato approvato dalla IX Commissione “Trasporti, poste e telecomunicazioni” il 28 marzo 2012, venne approvato dall'Assemblea il 12 aprile 2012, trasmesso al Senato della Repubblica il 13 aprile 2012 ed assegnato, in sede referente, all'8^a Commissione permanente “Lavori pubblici, comunicazioni” il 17 aprile 2012.

INDICE

SINTESI DEL CONTENUTO.....	9
SCHEDE DI LETTURA	13
Articolo 1 <i>(Ambito di applicazione e definizioni)</i>	
Scheda di lettura.....	15
Articolo 2 <i>(Programmazione delle strutture)</i>	
Scheda di lettura.....	17
Articolo 3 <i>(Requisiti delle strutture)</i>	
Scheda di lettura.....	23
Articolo 4 <i>(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)</i>	
Scheda di lettura.....	25
Articolo 5 <i>(Natura della gestione degli interporti)</i>	
Scheda di lettura.....	27
Articolo 6 <i>(Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali)</i>	
Scheda di lettura.....	29
Articolo 7 <i>(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose)</i>	
Scheda di lettura.....	31
Articolo 8 <i>(Disciplina urbanistica)</i>	
Scheda di lettura.....	33
Articolo 9 <i>(Copertura finanziaria)</i>	
Scheda di lettura.....	35

SINTESI DEL CONTENUTO

Articolo 1

(Ambito di applicazione e definizioni)

L'articolo 1 stabilisce i principi fondamentali in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali, ne indica le finalità e reca le definizioni utilizzate nel disegno di legge.

Articolo 2

(Programmazione delle strutture)

L'articolo 2 concerne la ricognizione delle strutture esistenti e la programmazione delle future.

Articolo 3

(Requisiti delle strutture)

L'articolo 3 indica i requisiti per la progettazione di nuovi interporti e fissa un termine di cinque anni entro i quali dovranno essere adeguati gli interporti esistenti.

Articolo 4

(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

L'articolo 4 disciplina il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Articolo 5

(Natura della gestione degli interporti)

L'articolo 5 disciplina la natura economica e giuridica dell'attività dei gestori di interporti.

Articolo 6

(Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali)

L'articolo 6 disciplina la programmazione e il finanziamento dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Articolo 7

(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose)

L'articolo 7 disciplina la gestione dei rifiuti, nonché il trasporto e stoccaggio delle merci pericolose, derivanti dalla gestione delle strutture previste dal disegno di legge in esame.

Articolo 8

(Disciplina urbanistica)

L'articolo 8 disciplina gli effetti urbanistici derivanti dall'approvazione dei progetti contenuti nel Piano generale per l'intermodalità.

Articolo 9

(Copertura finanziaria)

L'articolo 9 fornisce copertura finanziaria dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1 *(Ambito di applicazione 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 in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali.

2. In attuazione di quanto disposto dal comma 1, la presente legge persegue 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.

3. In ogni caso, 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 sensi della presente legge si intende:

a) per «piattaforma logistica territoriale», il complesso delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese;

b) per «interporto», il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera 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;

c) per «infrastruttura intermodale», ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica;

d) per «Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica», l'organismo, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che svolge le funzioni di cui all'articolo 4.

L'articolo 1 stabilisce i principi fondamentali in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali, ne indica le finalità e reca le definizioni utilizzate nel disegno di legge.

Il comma 1 indica la finalità della legge, volta a stabilire:

- ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione;

- nell'ambito delle materie concernenti:
 - i porti e gli aeroporti civili;
 - le grandi reti di trasporto e di navigazione;
- i principi fondamentali in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali.

Il comma 2 elenca le finalità della legge:

- 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.

Il comma 3 salvaguardia le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.

Il comma 4 reca le definizioni, intendendosi:

- a) per «piattaforma logistica territoriale», il complesso delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese;
- b) per «interporto», il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera 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;
- c) per «infrastruttura intermodale», ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica;
- d) per «Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica», l'organismo, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che svolge le funzioni di cui all'articolo 4.

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

Articolo 2

(Programmazione delle strutture)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, provvede:

a) alla ricognizione degli interporti già esistenti e rispondenti alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica 7 aprile 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n.111 del 14 maggio 1993;

b) alla ricognizione delle infrastrutture intermodali.

2. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere, da rendere entro venti giorni dalla richiesta, della 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, elabora il Piano generale per l'intermodalità.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa valutazione ambientale strategica di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, con proprio decreto, adottato previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, e successive modificazioni, di seguito denominata «Conferenza unificata», approva il Piano generale per l'intermodalità, provvedendo altresì alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali e alla relativa disciplina amministrativa.

4. Lo schema del decreto di cui al comma

3 è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può essere comunque adottato.

5. Con il decreto di cui al comma 3 o con successivo decreto adottato con la procedura di cui ai commi 3 e 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti determina l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione n.661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010.

6. 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 tutela del territorio e del mare, secondo criteri volti alla costituzione di un sistema a rete degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2, nonché all'individuazione di nuove infrastrutture intermodali, sulla base delle risultanze dell'attività di ricognizione di cui al comma 1 e del Piano generale per l'intermodalità approvato ai sensi del comma 3 del presente articolo.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, individua i criteri

per l'utilizzo delle risorse finanziarie di cui all'articolo 6, comma 2, finalizzate alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

8. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2 concerne la ricognizione delle strutture esistenti e la programmazione delle future.

Il comma 1 demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di cui al successivo articolo 4, del disegno di legge in esame, di provvedere:

- a) alla ricognizione degli interporti già esistenti e rispondenti al piano nazionale degli interporti¹;
- b) alla ricognizione delle infrastrutture intermodali.

Si rileva l'assenza di un termine per l'adempimento.

Il piano nazionale degli interporti è oggetto di una relazione del Governo al Parlamento².

Il successivo articolo 6, del disegno di legge in esame, demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di individuare, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Il citato piano nazionale degli interporti (articolo 1) prevede che per essere considerato di rilevanza nazionale l'interporto deve rispondere ai seguenti requisiti:

- a) le funzioni e i servizi insediati nell'interporto dovranno corrispondere, fin dalla fase iniziale di messa in servizio dell'impianto, almeno a quelli individuati come minimi nell'elaborato tecnico allegato al piano, e dovranno essere predisposti, ove possibile, per il funzionamento nell'ambito di una rete logistica nazionale; in particolare occorre che siano previsti gli impianti base per l'esercizio del trasporto combinato e la movimentazione dei containers, nonché le sedi degli operatori del trasporto e della logistica, e che siano individuate tutte le aree necessarie alla sosta e alla mobilità dei veicoli stradali e ferroviari;
- b) le aree sulle quali è programmato l'insediamento dell'interporto dovranno essere libere da vincoli e destinate, negli strumenti urbanistici vigenti del comune interessato (o dei comuni interessati), ad attività terziarie e di servizi o di altre attività comunque compatibili con l'insediamento interportuale;

¹ Comitato interministeriale per la programmazione economica, delibera 7 aprile 1993, "Piano nazionale degli interporti", pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993.

² XVI Legislatura "Relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano quinquennale degli interporti" (n. 487, annunciato nella seduta n. 440 del 19 ottobre 2010 ed assegnato all'8a Commissione permanente "Lavori pubblici, comunicazioni").

- c) l'interporto, nella dimensione proposta, dovrà essere economicamente compatibile con il bacino di traffico di gravitazione, dal punto di vista della domanda acquisibile, anche tenendo conto di eventuali altri impianti analoghi presenti o progettati nella stessa zona di gravitazione del traffico: la domanda su cui è dimensionato l'interporto deve essere sufficiente a garantire l'investimento sul piano finanziario ed avere caratteristiche merceologiche specifiche per l'intermodalità;
- d) l'interporto dovrà essere attrattivo nei confronti degli operatori del settore; dovrà essere quindi prevista la presenza di infrastrutture ferroviarie intermodali della S.p.a. Ferrovie dello Stato o di sua partecipata ovvero di altro vettore ferroviario e dovrà essere accertata l'esistenza di spedizionieri e/o vettori disponibili a trasferire la loro attività nell'interporto;
- e) l'interporto dovrà essere inserito nel piano regionale dei trasporti.

La materia degli interporti è disciplinata dalla legge 240/1990³, il cui articolo 1 definisce l'interporto quale 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. Per quanto riguarda le piattaforme logistiche, un primo riferimento concreto risale al Piano della logistica 2005 ed al successivo Allegato Infrastrutture per il 2006, che individuava sette aree territoriali caratterizzate da omogeneità connettive: piattaforma del nord-ovest; piattaforma del nord-est, piattaforma tirreno adriatica nord, piattaforma tirreno adriatica centrale, piattaforma tirrenico sud, piattaforma adriatica sud, piattaforma Mediterraneo sud. Tale quadro delle Piattaforme strategiche è stato confermato dall'Allegato Infrastrutture per il 2009-2013 e dal Nuovo Piano della logistica.

Il comma 2 demanda al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità, previo parere, da rendere entro venti giorni dalla richiesta, della 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.

Il comma 3 demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'approvazione del Piano generale per l'intermodalità, provvedendo altresì alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali e alla relativa disciplina amministrativa.

Preliminarmente dovrà essere esperita la valutazione ambientale strategica di cui al decreto legislativo 152/2006⁴, eppoi essere acquisita l'intesa della

³ Legge 4 agosto 1990, n. 240 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità".

⁴ Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".

Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 281/1997⁵.

Il comma 4 prevede che lo schema del decreto di cui al comma 3 è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può essere comunque adottato.

Il comma 5 demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con la medesima procedura di cui ai commi 3 e 4, di determinare l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione 661/2010/UE⁶.

La citata decisione 661/2010/UE prevede che la rete transeuropea intende contribuire al raggiungimento di due principali obiettivi dell'Unione europea: il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale, attraverso il conseguimento dei seguenti obiettivi: una mobilità sostenibile delle persone e delle merci; un'infrastruttura di qualità elevata; un'efficace copertura dell'intero territorio dell'UE, congiungendo le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali e collegando le grandi zone urbane e le regioni dell'Unione; l'interoperabilità e l'intermodalità all'interno e tra i vari modi di trasporto; l'uso ottimale delle capacità esistenti; la sostenibilità economica della rete; la connessione alle reti dei paesi membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), dei paesi dell'Europa centrale e orientale e dei paesi mediterranei. La rete TEN-T comprenderà infrastrutture di trasporto (reti stradali, ferroviarie e di navigazione interna, autostrade del mare, porti marittimi e di navigazione interna, aeroporti), nonché sistemi di gestione del traffico e sistemi di posizionamento e di navigazione. Lo sviluppo della rete TEN-T contribuisce al buon funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica e sociale. Essa è stata un elemento chiave della Strategia di Lisbona rinnovata per la competitività e l'occupazione in Europa e rivestirà un ruolo parimenti importante nel raggiungimento degli obiettivi della nuova Strategia Europa 2020.

La necessità di raccordare più sistematicamente i nodi (causa dei maggiori problemi di congestione) con porti ed aeroporti come punti di ingresso nella rete e principali punti di interconnessione intermodale costituisce una delle priorità della revisione degli orientamenti in materia di reti transeuropee di trasporto (TEN-T) oggetto di una proposta di regolamento della Commissione europea (COM(2011)650).

In sede di pianificazione della rete si dovranno prevedere interventi volti a:

- garantire che, entro il 2050, tutti i principali aeroporti e porti marittimi dell'UE siano collegati alle altre infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento

⁵ Decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 "Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali".

⁶ Dec. 07-07-2010, n. 661/2010/UE "Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE)".

alle ferrovie ad alta velocità e alle vie navigabili interne; inoltre, per le percorrenze superiori a 300 km, si prospetta l'obiettivo di trasferire entro il 2030 il 30% del trasporto di merci su strada verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, per arrivare a più del 50% nel 2050;

- favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti, agevolando il trasporto multimodale e la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici che impediscono l'interoperabilità della rete;
- promuovere l'interconnessione tra terminali per il trasporto merci, stazioni viaggiatori, porti interni e marittimi ed aeroporti per favorire l'intermodalità.

In tale contesto, considerata l'importanza dei nodi urbani in quanto punti di congiunzione tra le varie modalità di trasporto sia passeggeri sia merci che favoriscono l'intermodalità ed i collegamenti fra i trasporti a lunga distanza e quelli a livello regionale e locale, in sede di realizzazione della rete globale si dovrà garantire:

- per il trasporto di passeggeri e merci, l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, aerea e, se opportuno, per via navigabile interna, stradale e marittima della rete globale;
- adeguati collegamenti tra stazioni ferroviarie o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano;
- una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale, includendo il consolidamento logistico e i centri di distribuzione;
- la concentrazione del trasporto stradale o del trasporto ferroviario di merci al di fuori delle zone urbane.

Inoltre, sotto il profilo dell'impatto ambientale, nell'ambito degli interventi prospettati si dovrà:

- effettuare la valutazione del rischio e migliorare la resistenza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali o antropiche (precipitazioni, tempeste, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere);
- eseguire valutazioni ambientali di piani e progetti al fine di evitare o mitigare gli impatti negativi sull'ambiente, come la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

Il comma 6 disciplina il procedimento per l'individuazione di nuovi interporti, prevedendo che:

- il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con uno o più decreti;
- previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica;
- di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- secondo criteri volti alla costituzione di un sistema a rete degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali;
- provvede all'individuazione di nuovi interporti verificata:
 - o la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2;

- o l'individuazione di nuove infrastrutture intermodali, sulla base delle risultanze dell'attività di ricognizione di cui al comma 1 e del Piano generale per l'intermodalità approvato ai sensi del comma 3 del presente articolo.

Il comma 7 attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

- con decreto da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- previa intesa in sede di Conferenza unificata;
- l'individuazione dei criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie di cui all'articolo 6, comma 2, finalizzate alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Il comma 8 contiene la clausola di neutralità finanziaria, prevedendo che all'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 3 *(Requisiti delle strutture)*

1. L'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza dei seguenti presupposti:

a) disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità;

b) collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione;

c) collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;

d) adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto;

e) coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione n.661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010.

2. Il progetto di un nuovo interporto, nel rispetto del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, 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;

b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;

c) un servizio doganale;

d) un centro direzionale;

e) un'area per i servizi destinati alle persone e una 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;

h) interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici e del trasporto di merci.

3. 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 presente legge.

4. La progettazione, la realizzazione e la gestione di un interporto devono rispondere a criteri 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.

L'articolo 3 indica i requisiti per la progettazione di nuovi interporti e fissa un termine di cinque anni entro i quali dovranno essere adeguati gli interporti esistenti.

Il comma 1 subordina l'individuazione di un nuovo interporto alla sussistenza dei seguenti presupposti:

- a) disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità;
- b) collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione;
- c) collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;
- d) adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto;
- e) coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione 661/2010/UE⁷ (si veda la scheda relativa all'articolo 2).

Il comma 2 dettaglia ulteriormente i requisiti di cui al comma 1, richiamando il decreto legislativo 152/2006⁸ e prevedendo per il progetto di nuovo interporto:

- 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;
- b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;
- c) un servizio doganale;
- d) un centro direzionale;
- e) un'area per i servizi destinati alle persone e una 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;
- h) interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici e del trasporto di merci.

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

Non è prevista una sanzione in caso di mancato rispetto del termine.

Il comma 4 indica un ulteriore requisito per la progettazione, la realizzazione e la gestione di un interporto:

- rispondere a criteri di unitarietà tra le diverse funzioni previste;
- essere conformi ad adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo nonché di risparmio energetico.

⁷ Dec. 07-07-2010, n. 661/2010/UE “Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE)”.

⁸ Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”.

Articolo 4

(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

1. Ferme restando le competenze delle autorità portuali, il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità con gli obiettivi di cui all'articolo 1, svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali, 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;

b) promozione dello sviluppo economico e del miglioramento qualitativo delle aree facenti parte delle piattaforme logistiche territoriali conformemente ai requisiti di cui all'articolo 3.

2. Con regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n.400, 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 ubicate le piattaforme logistiche territoriali;

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, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, anche prevedendo la costituzione di appositi sottocomitati;

d) ai componenti del Comitato non spettano emolumenti, compensi o rimborsi di spese a qualsiasi titolo erogati.

3. 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 con» sono inserite le seguenti: «il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica,».

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4 disciplina il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Il comma 1 individua i compiti attribuiti al Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, ferme restando le competenze delle autorità portuali:

a) indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali, 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;

- b) promozione dello sviluppo economico e del miglioramento qualitativo delle aree facenti parte delle piattaforme logistiche territoriali conformemente ai requisiti di cui all'articolo 3.

Il comma 2 demanda ad un regolamento ministeriale⁹, adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la definizione della 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 ubicate le piattaforme logistiche territoriali;
- 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, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, anche prevedendo la costituzione di appositi sottocomitati;
- d) ai componenti del Comitato non spettano emolumenti, compensi o rimborsi di spese a qualsiasi titolo erogati.

Il comma 3 novella l'articolo 46 del decreto-legge 201/2011¹⁰. La richiamata norma, rubricata "*Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale*", al comma 1, prevede che al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. A tale previsione il comma 3, in esame, aggiunge l'intesa con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Il comma 4 vieta che dall'attuazione del presente articolo possano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

⁹ Articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400 "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri".

¹⁰ Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici".

Articolo 5 *(Natura della gestione degli interporti)*

1. La gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale.

2. I soggetti che gestiscono interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro. In ogni caso, l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulla contabilità di Stato e dal codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi

e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163. I predetti soggetti provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti ai sensi dei commi 1 e 2 dell'articolo 3 della presente legge, nonché, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio, all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione, ai sensi del comma 3 del medesimo articolo 3.

L'articolo 5 disciplina la natura economica e giuridica dell'attività dei gestori di interporti.

Il comma 1 attribuisce alla gestione di un interporto la natura di attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale.

Il comma 2 specifica che i gestori degli interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro. In ogni caso, l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulla contabilità di Stato e dal codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture¹¹. I predetti soggetti provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti ai sensi dei commi 1 e 2 dell'articolo 3 del disegno di legge in esame, nonché, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio, all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione, ai sensi del comma 3 del medesimo articolo 3.

Con riferimento all'articolo 5, che specifica che la gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale e, conseguentemente, prevede che i soggetti gestori agiscano in regime di diritto privato, prevedendo l'applicazione del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 163 del 2006) solo in caso di utilizzo di risorse pubbliche, occorre valutare se piuttosto, per le caratteristiche della loro attività, tali soggetti non debbano essere

¹¹ Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE".

qualificati come organismi di diritto pubblico e, quindi, sempre sottoposti alla disciplina dei contratti pubblici.

La direttiva 2004/18/CE (art. 1) definisce l'organismo di diritto pubblico come a) istituito per soddisfare specificatamente esigenze di interesse generale, aventi carattere non industriale o commerciale, b) dotato di personalità giuridica, e c) la cui attività sia finanziata in modo maggioritario dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico oppure la cui gestione sia soggetta al controllo di questi ultimi oppure il cui organo d'amministrazione, di direzione o di vigilanza sia costituito da membri dei quali più della metà è designata dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico. Il medesimo articolo 1 colloca gli organismi di diritto pubblico tra le amministrazioni aggiudicatrici sottoposte alla direttiva.

Peraltro, con riferimento alla tipologia di attività dell'interporto l'articolo 1, comma 4, lettera b) del disegno di legge indica il "complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e migliorare la logistica" (finalità, quindi, che appaiono, per quanto connesse ad un'attività economica, di "interesse generale").

Articolo 6

(Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali)

1. In conformità all'attività di 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, 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, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

2. Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014. Per gli anni successivi al 2014, si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera e), della legge 31 dicembre 2009, n.196.

L'articolo 6 disciplina la programmazione e il finanziamento dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Il comma 1, in conformità all'attività di programmazione di cui all'articolo 2, del disegno di legge in esame, prevede 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;
 - previa intesa in sede di Conferenza unificata;
 - 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, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Il comma 2, ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1, autorizza la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014. Per gli anni successivi al 2014, si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3,

lettera e), della legge di contabilità¹², in base al quale l'annuale legge di stabilità indica gli importi, in apposita tabella, con le relative aggregazioni per programma e per missione, delle quote destinate a gravare su ciascuno degli anni considerati dal triennio di riferimento, per le leggi che dispongono spese a carattere pluriennale in conto capitale, con distinta e analitica evidenziazione dei rifinanziamenti, delle riduzioni e delle rimodulazioni.

¹² Legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica".

Articolo 7

(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose)

1. Nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente in materia di rifiuti e trasporto delle merci pericolose, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono

disciplinate le modalità di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, al fine di favorire, anche attraverso la definizione di procedure semplificate, la diversificazione modale e la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

L'articolo 7 disciplina la gestione dei rifiuti, nonché il trasporto e stoccaggio delle merci pericolose, derivanti dalla gestione delle strutture previste dal disegno di legge in esame.

Il comma 1 demanda al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

- nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente in materia di rifiuti e trasporto delle merci pericolose;
- di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- previa intesa in sede di Conferenza unificata:
 - la disciplina delle modalità di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, al fine di favorire, anche attraverso la definizione di procedure semplificate, la diversificazione modale e la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

L'Unione Europea ha da tempo istituito un sistema di sorveglianza e di controllo di ogni movimento di rifiuti. In particolare, la direttiva 2008/98/CE prevede che ogni produttore o altro detentore di rifiuti deve provvedere personalmente al loro trattamento oppure consegnarli ad un commerciante o ad un ente o a un'impresa. Gli Stati membri possono collaborare, se necessario, per creare una rete di impianti di smaltimento dei rifiuti. Lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti pericolosi devono essere eseguiti in condizioni tali da garantire la protezione dell'ambiente e della salute umana. I rifiuti pericolosi non devono essere miscelati con altre categorie di rifiuti pericolosi e devono essere confezionati o etichettati conformemente alle normative internazionali o comunitarie. A livello europeo la spedizione di rifiuti è disciplinata dal Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, che si

prefigge di rafforzare, semplificare e precisare le procedure di controllo delle spedizioni di rifiuti al fine di migliorare la protezione dell'ambiente, riducendo così il rischio di spedizioni non controllate. In materia di trasporto internazionale di merci pericolose, esso è disciplinato in primo luogo da accordi internazionali (ADR - Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada - del 1957, RID - Regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia, che figura come appendice C della Convenzione sul trasporto internazionale per ferrovia (COTIF) - del 1999 e ADN - Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne- del 2000).

L'Unione europea ha poi approvato da diversi anni norme uniformi applicabili al trasporto di merci pericolose su strada e per ferrovia, che prevedono l'applicazione di tali accordi. La direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose, ha instaurato un regime comune che contempla tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile nell'Unione europea. La direttiva è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il d.lgs. 35 del 2010.

Articolo 8 *(Disciplina urbanistica)*

1. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi, i progetti di cui all'articolo 6, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 2, costituiscono a tutti gli effetti variante urbanistica rispetto ai piani urbanistici di competenza delle amministrazioni locali nei cui ambiti territoriali sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, come definite all'articolo 1, comma 4, lettera a).

L'articolo 8 disciplina gli effetti urbanistici derivanti dall'approvazione dei progetti contenuti nel Piano generale per l'intermodalità.

Il comma 1 riconnette all'approvazione del Piano generale per l'intermodalità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 2, del disegno di legge in esame, l'effetto di variante urbanistica operata dai progetti contenuti nel predetto piano nei confronti dei piani urbanistici di competenza delle amministrazioni locali nei cui ambiti territoriali sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, come definite all'articolo 1, comma 4, lettera a) del disegno di legge.

La materia dell'urbanistica è attribuibile alla competenza concorrente di Stato e regioni, poiché "la parola "urbanistica" non compare nel nuovo testo dell'art. 117, ma ciò non autorizza a ritenere che la relativa materia non sia più ricompresa nell'elenco del terzo comma: essa fa parte del "governo del territorio" (Corte costituzionale, sent. 303 del 2003), ossia una materia attribuita alla competenza concorrente di Stato e Regioni.

Ai sensi dell'art. 117, terzo comma, ultimo periodo, Cost., nelle materie a competenza concorrente "lo Stato ha soltanto il potere di fissare i principi fondamentali, spettando alle Regioni il potere di emanare la normativa di dettaglio. La relazione tra normativa di principio e normativa di dettaglio va intesa nel senso che alla prima spetta prescrivere criteri ed obiettivi, essendo riservata alla seconda l'individuazione degli strumenti concreti da utilizzare per raggiungere detti obiettivi" (sent. 340 del 2009).

Con la sentenza n. 340 del 2009, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 58, comma 2, del D.L. 112/2008 in materia di dismissione di beni pubblici, nella parte in cui tale norma, attribuendo l'effetto di variante alla deliberazione del consiglio comunale di approvazione del piano delle alienazioni e valorizzazioni ed escludendo che la variante stessa debba essere sottoposta a verifiche di conformità, con l'eccezione dei casi previsti nell'ultima parte della disposizione (la quale pure contempla percentuali volumetriche e termini specifici), introduce una disciplina che non è finalizzata a prescrivere criteri ed obiettivi, ma si risolve in una normativa dettagliata che non lascia spazi d'intervento al legislatore regionale,

ponendosi così in contrasto con il riparto di competenze stabilito dalla Costituzione (sentenza n. 401 del 2007).

Va peraltro ricordata la giurisprudenza costituzionale in merito al principio di sussidiarietà, ritenuto titolo giustificativo dell'intervento statale in materie formalmente attribuite alla competenza legislativa concorrente o residuale delle Regioni in diverse occasioni. La Corte ha precisato che «l'attrazione in sussidiarietà» comporta la necessità che lo Stato coinvolga le Regioni stesse «poiché l'esigenza di esercizio unitario che consente di attrarre, insieme alla funzione amministrativa, anche quella legislativa, può aspirare a superare il vaglio di legittimità costituzionale solo in presenza di una disciplina che prefiguri un iter in cui assumano il dovuto risalto le attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero sia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealtà» (sentenza n. 303 del 2003 *ex plurimis*).

Con riferimento all'articolo 8, comma 1, l'attribuzione degli effetti di variante urbanistica ai progetti individuati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, andrebbe valutata alla luce del riparto di competenze in materia di governo del territorio ai sensi dell'art. 117, comma 3, della Costituzione. Al riguardo va considerato, da un lato, che la definizione del procedimento di adozione dei singoli progetti che valgono a tutti gli effetti quali varianti urbanistiche non è passibile di ulteriore svolgimento da parte del legislatore regionale, con possibile conseguente compromissione delle competenze che alle Regioni spettano in materia di urbanistica e quindi di assetto del territorio. Inoltre, accanto all'argomento principale del carattere di dettaglio della previsione statale, va altresì valutata la possibile compressione dei poteri regionali di approvazione degli strumenti urbanistici comunali e di verifica della conformità dei piani urbanistici comunali agli strumenti urbanistici regionali sovraordinati. Dall'altro lato, però, occorre valutare che i suddetti progetti sono elaborati sulla base di uno strumento programmatico (il Piano per l'intermodalità) per l'adozione del quale è previsto il pieno coinvolgimento delle Regioni e degli enti locali (tramite l'intesa in Conferenza unificata).

Articolo 9 *(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, 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 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

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

L'articolo 9 fornisce copertura finanziaria dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Il comma 1 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, 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 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il comma 2 autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Ultimi dossier del Servizio Studi

340/I	Testo a fronte	Disegno di legge A.S. n. 3194 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo" - Le novelle
340/II	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3194 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo"
341	Dossier	In tema di semplificazioni: le vicende del disegno di legge A.S. n. 2243-bis
342	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3179 "Disposizioni per la valorizzazione e la promozione turistica delle valli e dei comuni montani sede dei siti dei Giochi olimpici invernali "Torino 2006"
343	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 3194 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo" Sintesi del contenuto con le modifiche della Commissione
344	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 3221 "Conversione in legge del decreto-legge 24 marzo 2012, n. 29, concernente disposizioni urgenti recanti integrazioni al decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214"
345	Testo a fronte	Atto del Governo n. 449 Schema di decreto legislativo concernente modifiche e integrazioni alla legge 9 luglio 1990, n. 185 recante: «Nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento», in attuazione della direttiva 2009/43/CE, che semplifica le modalità e le condizioni dei trasferimenti all'interno della Comunità di prodotti della difesa, come modificata dalla direttiva 2010/80/UE per quanto riguarda l'elenco di prodotti per la difesa
346	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 3184 "Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie, di efficientamento e potenziamento delle procedure di accertamento" - Sintesi del contenuto con le modifiche del maxiemendamento 1.900 del Governo - Ed. provvisoria
347/I	Testo a fronte	Disegno di legge A.S. n. 3249 "Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita" Le novelle
347/II	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3249 "Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita"

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico PDF su Internet, all'indirizzo www.senato.it, seguendo il percorso: "Leggi e documenti - dossier di documentazione - Servizio Studi - Dossier".