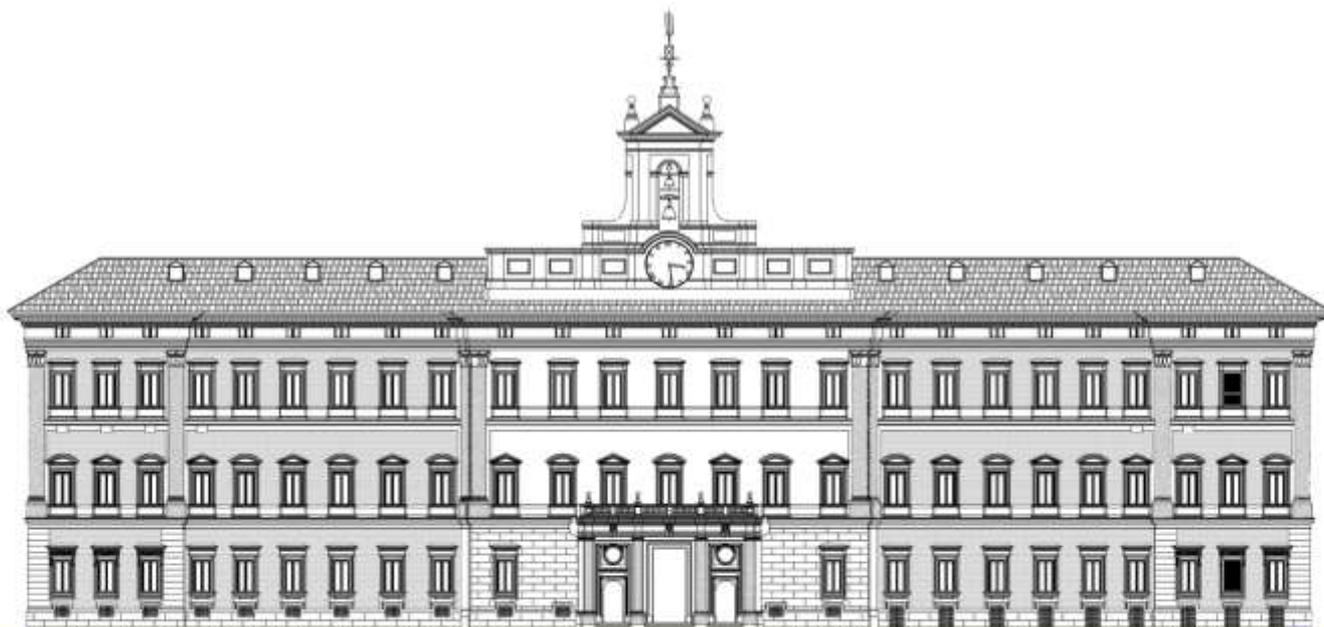




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Analisi degli effetti finanziari

A.C. 703-A

Legge quadro in materia di interporti

N. 30 – 20 febbraio 2024



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Analisi degli effetti finanziari

A.C. 703-A

Legge quadro in materia di interporti

N. 30 – 20 febbraio 2024

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	- 3 -
ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI	- 3 -
ARTICOLI 1-3.....	- 3 -
FINALITÀ E DEFINIZIONI, PROGRAMMAZIONE E CONDIZIONI PER L'INDIVIDUAZIONE DI NUOVI INTERPORTI	- 3 -
ARTICOLO 4.....	- 5 -
COMITATO NAZIONALE PER L'INTERMODALITÀ E LA LOGISTICA.....	- 5 -
ARTICOLO 5.....	- 7 -
REGIME APPLICABILE AI SOGGETTI GESTORI DEGLI INTERPORTI.....	- 7 -
ARTICOLI 6 E 7.....	- 9 -
POTENZIAMENTO DEGLI INTERPORTI, DELL'INTERMODALITÀ E DELLA RETE FERROVIARIA INTERPORTUALE.....	- 9 -
ARTICOLO 8.....	- 13 -
DISPOSIZIONI FINALI.....	- 13 -

Informazioni sul provvedimento

A.C.	703-A
Titolo:	Legge quadro in materia di interporti
Iniziativa:	parlamentare
Iter al Senato:	no
Relazione tecnica	assente
Relatore per la Commissione di merito:	Caroppo (FI-PPE)
Commissione competente:	IX Commissione (Trasporti)

PREMESSA

Il progetto di legge, di iniziativa parlamentare, introduce una legge quadro in materia di interporti.

È oggetto della presente Nota il testo presentato in Assemblea quale risultante dalle modifiche introdotte, per effetto dell'approvazione di proposte emendative, nel corso dell'esame, in sede referente, presso la IX Commissione.

Il testo e le proposte emendative approvate non sono corredate di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI

ARTICOLI 1-3

Finalità e definizioni, programmazione e condizioni per l'individuazione di nuovi interporti

Le norme stabiliscono i principi fondamentali concernenti gli interporti e la loro rete, individuano le finalità del provvedimento e ne definiscono l'ambito di applicazione.

In particolare, la proposta di legge in esame è finalizzata a:

- favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, nonché i collegamenti con il sistema portuale;
- migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto;
- sostenere il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti;
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;

- contribuire alla diminuzione dell’impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica;
- promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto e di logistica (articolo 1, commi 1 e 2).

L’articolo 1, comma 4, definisce l’interporto come 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 intermodali completi o convenzionali, e attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario a quella stradale o di navigazione interna.

Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale, la cui rete costituisce una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti istituisce un elenco dei soggetti gestori degli interporti, stabilendone i requisiti per l’iscrizione e le cause di cancellazione e provvedendo al relativo aggiornamento ogni tre anni (articolo 1, commi 5-7).

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede altresì alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione ed elabora il Piano generale per l’intermodalità, 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. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede infine all’individuazione di nuovi interporti verificata la sussistenza delle condizioni previste dal successivo articolo 3, ovvero all’individuazione degli interventi necessari al potenziamento degli interporti esistenti. L’individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza congiunta di specifiche condizioni; la progettazione e la realizzazione devono rispondere a criteri di trasparenza e di unitarietà tra le diverse funzioni previste e devono prevedere adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di risparmio energetico nonché contenere un’adeguata valutazione dei costi e dei benefici dell’investimento. Devono essere inoltre previste infrastrutture di produzione di energie rinnovabili o collegamenti a reti di approvvigionamento di energie rinnovabili che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi europei in materia di emissioni in atmosfera (articoli 2 e 3).

Tra le condizioni previste, l’articolo 3, comma 2, lettera a), richiede la presenza di un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare e ricevere treni intermodali completi o convenzionali, e attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce. Le modalità di utilizzazione del raccordo tra il terminale e la rete ferroviaria devono essere oggetto di un apposito accordo tra il soggetto gestore dell’interporto e il gestore dell’infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli accordi per la gestione diretta del terminale ferroviario da parte del medesimo gestore dell’infrastruttura ferroviaria. Inoltre, la successiva

lettera g) richiede altresì la garanzia di un'adeguata sostenibilità finanziaria delle attività e di idonei flussi di merci attuali e previsti.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame stabiliscono i principi fondamentali concernenti gli interporti e la loro rete, individuano le finalità del provvedimento e ne definiscono l'ambito di applicazione. Vengono inoltre definite le procedure per la stesura del Piano generale per l'intermodalità, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, inclusa l'individuazione di nuovi interporti, ove sia verificata la sussistenza delle condizioni specificamente previste dall'articolo 3, tra le quali quella della garanzia di un'adeguata sostenibilità finanziaria delle attività e di idonei flussi di merci attuali e previsti.

Al riguardo, con riferimento ai compiti ascritti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (aggiornamento periodico triennale dei soggetti gestori degli interporti in un apposito elenco, ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione, elaborazione del Piano generale per l'intermodalità, individuazione di nuovi interporti ovvero degli interventi necessari al potenziamento di quelli esistenti), pur considerando la clausola di invarianza finanziaria relativa all'intero provvedimento, di cui al successivo articolo 7, comma 2, appare comunque necessario acquisire conferma da parte del Governo che tali compiti possano essere svolti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Non si hanno invece osservazioni da formulare riguardo alle restanti disposizioni, considerato il loro carattere ordinamentale.

ARTICOLO 4

Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica

Le norme prevedono che, nelle more del riordino organico della disciplina legislativa relativa alla materia portuale, il neo Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica (vedi di seguito) svolga compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti in collaborazione con le autorità di sistema portuale, ferme restando le rispettive competenze (commi 1 e 2).

Con regolamento sono definiti la composizione, l'organizzazione, il funzionamento e la

disciplina amministrativa e contabile del Comitato, 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.

Alle riunioni del Comitato possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci e i presidenti delle Autorità di sistema portuale competenti per le regioni interessate dalla programmazione di nuovi interporti, il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o provincia autonoma da lui delegato, i rappresentanti delle associazioni delle imprese di trasporto e di logistica che operano nei medesimi ambiti territoriali (comma 3).

Viene modificato l'articolo 46, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011, includendo il Comitato fra i soggetti istituzionali che intervengono, mediante intese e coordinamenti, nell'ambito dei sistemi logistici costituiti dalle Autorità portuali al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento fra i porti e le aree retroportuali (comma 4). Si rammenta che al citato articolo 46 non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Dall'attuazione delle disposizioni in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 5).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame istituiscono il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica cui sono affidati compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti. Con regolamento adottato tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definiti la composizione, l'organizzazione, il funzionamento e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato nel rispetto dei principi indicati dalle medesime norme. In particolare, si stabilisce che, oltre ai membri di diritto (fra i quali il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, i presidenti delle regioni coinvolte e rappresentanti delle categorie), al 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.

In proposito, al fine di assicurare l'invarianza finanziaria delle citate disposizioni conformemente al comma 5 dell'articolo 4, appare necessario, da un lato, acquisire chiarimenti da parte del Governo volti ad escludere eventuali aggravii di spesa per oneri di gestione derivanti dall'istituzione del predetto Comitato, dall'altro, prevedere che ai membri e ai soggetti che partecipano ai lavori del Comitato medesimo non siano corrisposti compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

In merito ai profili di copertura finanziaria, fermo restando quanto sopra rilevato con riferimento ai profili di quantificazione, si fa presente che il comma 5 dell'articolo 4 reca una clausola di invarianza, ai sensi della quale dall'attuazione dell'articolo medesimo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, potrebbe valutarsi l'opportunità di sopprimere la presente disposizione, considerando che l'articolo 7, comma 2, reca una clausola di invarianza riferita all'attuazione dell'intero provvedimento, salvo quanto previsto dal comma 1 del medesimo articolo 7, specificando altresì che le amministrazioni interessate vi provvederanno nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Sul punto, appare comunque opportuno acquisire l'avviso del Governo.

ARTICOLO 5

Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti

Le norme prevedono che la gestione di un interporto costituisca 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 e provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti nonché, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio, all'adeguamento strutturale di quelli già operativi o in corso di realizzazione (commi 1 e 2).

Al fine di garantire la certezza degli strumenti economico-finanziari utilizzati per la realizzazione degli interporti, gli enti pubblici concedenti costituiscono sulle relative aree un diritto di superficie in favore dei gestori 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 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. 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 (comma 3).

I gestori degli interporti interessati 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. A tali fini si applica, in quanto compatibile, la procedura prevista dall'articolo 31, commi 45, 46, 47 e 48, della legge n. 448 del 1998 (comma 4).

L'articolo 31, commi 47 e 48, della legge n. 448 del 1998, in particolare, prevede che la trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà avvenga dietro pagamento di un corrispettivo determinato dal comune, su parere del proprio ufficio tecnico, in misura pari al 60 per cento di quello determinato ai sensi dell'articolo 37, comma 1, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, al netto degli oneri di concessione del diritto di superficie, rivalutati sulla base della variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo. Comunque il costo dell'area non può essere maggiore di quello stabilito dal comune per le aree cedute direttamente in proprietà al momento della trasformazione del diritto di superficie in diritto di piena proprietà.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame prevedono che la gestione di un interporto costituisca attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale rientrante tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale e che i soggetti che gestiscono gli interporti agiscano in regime di diritto privato. Si prevede altresì che gli enti pubblici concedenti costituiscano sulle relative aree un diritto di superficie in favore dei gestori già convenzionati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che i gestori possano riscattare le aree dagli enti concedenti trasformando, a seguito di espressa richiesta, il predetto diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili.

Al riguardo, appare necessario che il Governo confermi che dalla costituzione del diritto di superficie o dall'esercizio del diritto di riscatto non derivino, per gli enti proprietari delle aree, riduzioni di entrate rispetto a quelle risultanti dalle previsioni dei relativi bilanci.

ARTICOLI 6 e 7

Potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale

Le norme prevedono che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, garantendo, in ogni caso, che il numero di interporti non sia superiore a trenta. Ai fini del finanziamento dei suddetti progetti, è autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per l'anno 2024, 5 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026. Le modalità e le procedure per l'attuazione di tali disposizioni sono disciplinate con regolamento adottato tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (articolo 6, commi 1-3).

I progetti, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità, sono approvati mediante accordo di programma, con la partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Se l'accordo non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni interessate, ovvero se il consiglio comunale non ratifica l'adesione del sindaco, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi del presente articolo. Le risorse inutilizzate sono nuovamente assegnate (articolo 6, comma 4).

Per potenziare la capacità dei flussi della rete ferroviaria degli interporti e per aumentare la capacità degli impianti ferroviari presenti negli interporti e nei porti, nonché per favorire l'interoperabilità e elevare gli *standard* di sicurezza dei terminal intermodali raccordati alla infrastruttura ferroviaria nazionale, i gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi costi-benefici, possono provvedere all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di «ultimo miglio», anche ai fini dell'ottimizzazione della gestione della circolazione ferroviaria, dell'unificazione degli *standard* tecnici e normativi di sicurezza, nonché di capacità dell'infrastruttura (articolo 6, comma 6).

I 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:

- adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati;
- funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali (articolo 6, comma 7).

Agli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 6 milioni di euro per l'anno 2024, 5 milioni di euro per l'anno 2025 e 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 n. 98 del 2011, alimentato con i limiti di impegno e dei contributi revocati in materia di

finanziamento e potenziamento delle infrastrutture;

- 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 n. 145 del 2018, relativa al potenziamento delle catene logistiche e dell'intermodalità sostenibile;
- 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 n. 234 del 2021 (articolo 7, comma 1), relativa al Fondo per la strategia di mobilità sostenibile.

Dall'attuazione del provvedimento in esame, ad esclusione di quanto sopra previsto, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente (articolo 7, commi 1 e 2).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni prevedono che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti. A tali fini è autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per l'anno 2024, 5 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026. Le modalità e le procedure per l'attuazione di tali disposizioni sono disciplinate con regolamento adottato tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulate atteso che l'onere è limitato agli stanziamenti previsti.

Infine, per quanto attiene alla possibilità che i gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi costi-benefici, provvedano all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di «ultimo miglio», al fine di escludere che la menzionata disposizione, ove attuata dai citati gestori, possa comportare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, dovrebbe essere valutata l'opportunità di precisare che tale adeguamento deve comunque avere luogo senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 7.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 7 prevede agli oneri derivanti dal comma 2 dell'articolo 6, 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, tramite le seguenti modalità:

- 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 n. 98 del 2011;
- 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 n. 145 del 2018¹;
- 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 n. 234 del 2021².

In merito alla prima modalità di copertura finanziaria, si rappresenta che nel Fondo del quale si prevede l'utilizzo affluiscono le risorse, individuate con decreto ministeriale, derivanti dalla revoca dei finanziamenti assegnati dal CIPE per la realizzazione e la progettazione di opere ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche, di cui alla legge n. 443 del 2001, a causa della mancata pubblicazione del relativo bando di gara o della mancata assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti da parte dei soggetti beneficiari dei medesimi finanziamenti. Ai sensi di quanto previsto dal comma 6-bis del citato articolo 32 del decreto-legge n. 98 del 2011, al medesimo Fondo sono altresì assegnate, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, le somme relative a finanziamenti revocati iscritte in conto residui, previo loro versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

Al riguardo, si segnala che il predetto Fondo³ è iscritto sul capitolo 7685 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e - in base al vigente bilancio dello Stato⁴ - reca, per l'anno 2024, uno stanziamento di 17.101.338 euro, che - come emerge da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato - al momento risultano integralmente disponibili. In tale quadro, appare comunque necessario acquisire una conferma da parte del Governo circa il fatto che la riduzione del Fondo medesimo non rechi

¹ Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021.

² Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024.

³ Il Fondo è denominato "Fondo per la ripartizione delle quote annuali di limiti di impegno e di contributi pluriennali revocati - Fondo revoche".

⁴ Si veda, in particolare, il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 30 dicembre 2023, recante "Ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e per il triennio 2024-2026", pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 30 dicembre 2023.

pregiudizio alla realizzazione di altri interventi eventualmente già programmati a legislazione vigente a valere sulle risorse del Fondo stesso. In merito alla seconda modalità di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 235 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018 reca un'autorizzazione di spesa di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020 e di 5 milioni di euro annui a decorrere dal 2021 destinata alla valorizzazione del trasporto di merci per idrovie interne e per vie fluvio-marittime. Le predette risorse sono iscritte sul capitolo 7352 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ammontano - in base al vigente bilancio dello Stato - a 11.632.714 euro per l'anno 2024 e a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026. Al riguardo, appare necessario acquisire da parte del Governo una conferma in merito all'effettiva sussistenza delle risorse utilizzate a copertura, nonché una rassicurazione circa il fatto che dal loro impiego non derivi pregiudizio alla realizzazione di altri interventi eventualmente già programmati a legislazione vigente a valere sulle risorse medesime, anche tenuto conto che, per effetto di quanto previsto dalla norma in esame, le risorse stanziare per l'anno 2025 sarebbero integralmente utilizzate.

In merito, infine, alla terza modalità di copertura finanziaria, si segnala che l'autorizzazione di spesa di cui si prevede la riduzione ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile", con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 200 milioni di euro per l'anno 2029, di 300 milioni di euro per l'anno 2030 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034.

Al riguardo, si osserva che - in base al vigente bilancio dello Stato - il Fondo in esame, iscritto sul capitolo 7311 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, reca per l'anno 2026 uno stanziamento di 31 milioni di euro⁵. Ciò posto, appare necessario acquisire da parte del Governo una conferma in merito all'effettiva sussistenza delle risorse utilizzate a copertura, nonché una rassicurazione circa il fatto che dal loro impiego non derivi pregiudizio

⁵ L'articolo 1, comma 286, della legge di bilancio per il 2024 (legge n. 213 del 2023) ha, infatti, previsto una riduzione degli stanziamenti previsti per l'anno 2026 in misura pari a 19 milioni di euro.

alla realizzazione di altri interventi eventualmente già programmati a legislazione vigente a valere sulle risorse medesime.

Il comma 2 dell'articolo 7 reca, inoltre, una clausola di invarianza finanziaria, ai sensi della quale dall'attuazione del presente provvedimento - ad esclusione di quanto previsto dal precedente comma 1 - non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, non si hanno osservazioni circa la formulazione delle disposizioni in commento, fermo restando quanto rilevato con riferimento al comma 5 dell'articolo 4.

Il successivo comma 3, infine, autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 8

Disposizioni finali

Le norme abrogano gli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge n. 240 del 1990 e l'articolo 6 del decreto-legge n. 98 del 1995, recanti parte della precedente normativa in materia di realizzazione di interporti (comma 1).

La legge n. 240 del 1990 disciplina gli interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità. Il Capo I (articoli da 1 a 10) concerne appunto le norme in materia di interporti. L'abrogazione ora disposta concerne tutti gli articoli del Capo I eccetto quelli che sono già stati abrogati o che hanno comunque esaurito i propri effetti.

In particolare, l'articolo 1 definisce la nozione di interporto, l'articolo 2 prevede un piano quinquennale degli interporti, gli articoli 4 e 5 recano disposizioni procedurali per l'accesso a contributi disposti per annualità ormai decorse, l'articolo 7 consente ai gestori degli interporti di emettere obbligazioni e azioni, l'articolo 8 disciplina taluni profili urbanistici per la realizzazione degli interporti, l'articolo 9 reca disposizioni particolari derogatorie della disciplina generale per taluni interporti già esistenti, l'articolo 10 prevede la costituzione di osservatori regionali della movimentazione delle merci.

Ancora, l'articolo 6 del decreto-legge n. 98 del 1995 aveva disposto una disciplina transitoria, valevole nelle more dell'adozione del piano quinquennale degli interporti, per l'ammissione ai contributi previsti dalla sopra citata legge n. 240 del 1990.

Le disposizioni abrogate continuano ad applicarsi in relazione ai procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame. Restano fermi i provvedimenti adottati ai sensi delle medesime disposizioni (comma 2).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame abrogano gli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge n. 240 del 1990 e l'articolo 6 del decreto-legge n. 98 del 1995, recanti parte della precedente normativa in materia di realizzazione di interporti. Essi hanno ad oggetto, in particolare, la disciplina di un precedente sistema di contributi, di taluni profili urbanistici e di un piano quinquennale degli interventi.

In proposito, dal momento che alle disposizioni oggetto di abrogazione non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica all'atto della loro introduzione, non vi sono osservazioni da formulare, nel presupposto, sul quale appare comunque opportuna una conferma da parte del Governo, che le citate disposizioni siano state tuttora considerate prive di effetti sui saldi ai fini della costruzione dei tendenziali di finanza pubblica.