

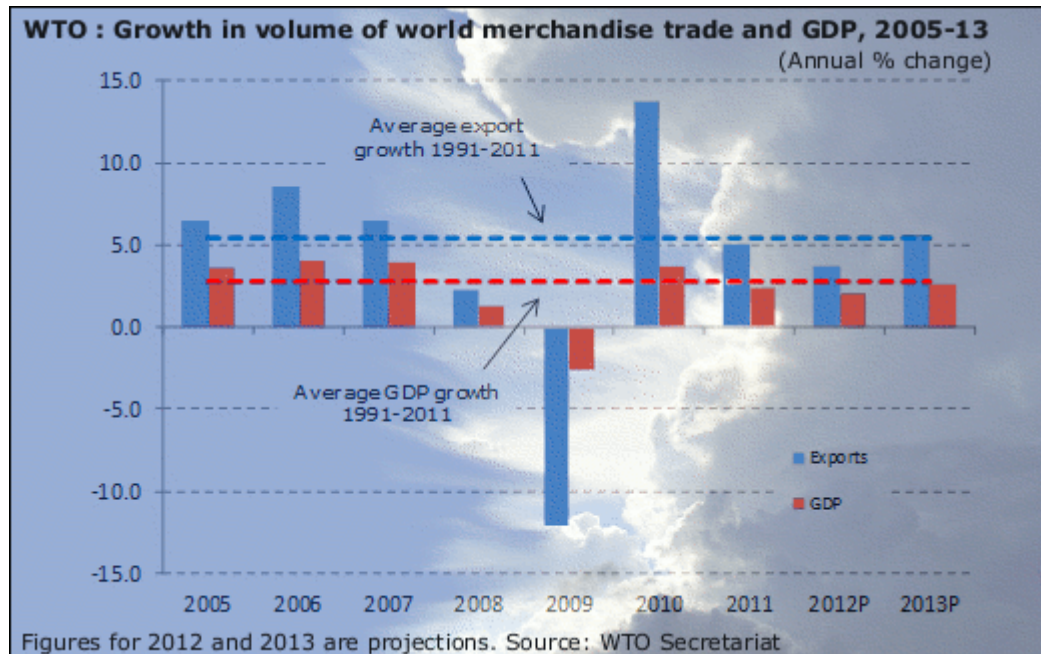
La WTO prevede un'accentuazione del rallentamento della crescita del commercio mondiale

Lamy: è necessario evitare che «il costante stillicidio di misure commerciali restrittive possa gradualmente minare i benefici dell'apertura degli scambi»

La World Trade Organization (WTO) prevede per quest'anno un ulteriore accentuato rallentamento della crescita del commercio mondiale. Dopo l'impennata del +13,8% registrata nel 2010 dopo il decremento dell'anno "nero" 2009, nel 2011 le esportazioni sono aumentate del 5,0% e per il 2012 è attesa un'ulteriore riduzione della crescita a +3,7%, tasso percentuale inferiore alla media dell'ultimo ventennio che è di +5,4%.

«Sono passati più di tre anni dal crollo del commercio del 2008-09 - ha osservato il direttore generale della WTO, Pascal Lamy - ma l'economia e il commercio mondiali continuano ad essere fragili. L'ulteriore rallentamento degli scambi atteso nel 2012 dimostra che i rischi di un peggioramento continuano ad essere elevati. Non siamo ancora fuori dal tunnel».

«La WTO - ha proseguito Lamy - sinora ha scoraggiato il nazionalismo economico, ma il lento ritmo della ripresa accresce le preoccupazioni circa il fatto che un costante stillicidio di misure commerciali restrittive possa gradual-



mente minare i benefici dell'apertura degli scambi. È il momento di non fare danni. I membri della WTO dovrebbero rivolgere la loro attenzione alla rivitalizzazione del sistema commerciale e a far sì che un tale scenario non si materializzi».

La World Trade Organization prevede che nel 2012 il prodotto interno mondiale crescerà del +2,1%, con un calo rispetto al +2,4% nel 2011. Inoltre la WTO ha evidenziato che sussistono rischi tali da determinare un impatto negativo sul commercio più accentuato del previsto: tra questi, una recessione più accentuata rispetto alle attese in Europa, un effetto contagioso delle crisi dei debiti sovrani, un'impennata del prezzo del petrolio e i rischi geopolitici.

Lo scorso anno il valore in dollari del commercio mondiale di merci

è cresciuto del 19% alla quota record 18.200 miliardi, superando il picco precedente di 16.100 miliardi di dollari del 2008. La WTO ha però spiegato che gran parte di questa crescita è stata generata dai prezzi più elevati delle materie prime e che nel corso dei mesi tale rialzo ha mostrato un appiattimento o un'inversione di tendenza presso molti dei principali traders.

Per il 2013 la WTO prevede un rialzo degli scambi commerciali con un tasso di crescita del +5,6%. Tuttavia l'organizzazione ha evidenziato l'elevato rischio di errore di tale previsione. Una recessione più accentuata nell'area dell'euro - ha rilevato la WTO - determinerebbe un aumento dei trasferimenti sociali, privando governi a corto di liquidità di introiti assolutamente necessari, ponendo in dubbio la capacità e la volontà delle nazioni di onorare i loro debiti. Ciò provocherebbe un aumento degli oneri finanziari per nazioni alle prese con difficoltà finanziarie e amplierebbe ogni recessione.

Nel primo trimestre del 2012 le navi transitate nel canale di Suez trasportavano 184,0 milioni di tonnellate di merci (+14,9%)

Crescita del 40,1% del volume di petrolio e prodotti petroliferi; altre merci +10,2%

Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez è risultato stabile avendo registrato il transito di 1.460 navi rispetto a 1.458 navi nel marzo 2011. Le petroliere transitate lo scorso mese nel canale sono state 335 (+11,7%) e le navi di altro tipo 1.125 (-2,8%).

Il volume delle merci trasportate dalle navi che lo scorso mese han-

no attraversato il canale è aumentato dell'11,1% attestandosi a 61,7 milioni di tonnellate, di cui 32,1 milioni di tonnellate trasportate nella direzione nord-sud (+13,9%) e 29,7 milioni di tonnellate nella direzione sud-nord (+8,2%). Il petrolio e i prodotti petroliferi trasportati dalle navi sono ammontati a 11,5 milioni di tonnellate (+20,6%) e le altre tipologie di merci a 50,2 milioni di tonnellate (+9,1%)

Nel primo trimestre del 2012 il canale egiziano è stato attraversato complessivamente da 4.347 navi, con un incremento dell'1,2% rispetto a 4.295 nei primi tre mesi dello scorso anno. Le petroliere sono state 941 (+10,8%) e le navi di altra tipologia 3.406 (-1,2%).

Le navi transitate nel canale nel primo trimestre di quest'anno trasportavano 184,0 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 14,9% rispetto al corrispondente periodo del 2011, di cui 98,4 milioni di tonnellate nella direzione nord-sud (+27,3%) e 85,6 milioni di tonnellate in quella sud-nord (+3,3%). Il volume di petrolio e prodotti petroliferi trasportato è stato pari a 35,2 milioni di tonnellate (+40,1%) e il volume di altre merci a 148,8 milioni di tonnellate (+10,2%).

Royal Caribbean accresce la propria presenza nel Mediterraneo, a partire dall'Italia e da Genova

Raddoppio delle toccate al capoluogo ligure. Presentato un rapporto sul contributo economico e sulla valorizzazione del territorio generati dalle crociere

Il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL), che opera con i marchi Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises, Pullmantur, CDF Croisières de France e TUI Cruises, sta notevolmente incrementando la propria presenza nel bacino del Mediterraneo e in particolare in Italia, dove quest'anno - oltre che da Civitavecchia, Venezia e Genova - offrirà partenze anche dai porti di Bari e Messina, scali ai quali nel 2013 si affiancherà il secondo porto d'imbarco di Napoli.

Oggi nella sede dell'Autorità Portuale di Genova il direttore generale di RCL Cruises Ltd. - Italia, Gianni Rotondo, ha presentato le nuove iniziative del gruppo a cominciare da quelle per il porto del capoluogo ligure, nel quale quest'anno con il solo marchio Royal Caribbean International raddoppierà gli scali salendo dai sette del 2011 ai 15 programmati nel 2012 con l'ammiraglia di *Mariner of the Seas*, per un totale di circa



Gianni Rotondo

57.000 passeggeri movimentati. Inoltre approderanno a Genova anche due navi due gemelle di Celebrity Cruises: *Celebrity Eclipse* e *Celebrity Silhouette*. Quest'anno le tre navi realizzeranno nello scalo genovese un traffico di circa 70.000 passeggeri, ben 43.000 in più rispetto al 2011, con un corrispondente aumento del ritorno economico sull'indotto dell'intero territorio.

Di ritorno economico delle crociere si è parlato diffusamente nell'incontro odierno, che è stato occasione per la presentazione del primo rapporto dell'Osservatorio Crocieristico Territoriale Italiano (OCTI), gruppo di lavoro composto da Lara Penco, Giorgia Profumo e Massimo Albanese che è nato lo scorso anno dalla collaborazione tra la Facoltà di Economia dell'Università degli Studi Genova e RCCL. Il rapporto prende in esame non solo le spese dirette delle compagnie e dei passeggeri che scendono a terra, ma anche gli aspetti legati alla valorizzazione del territorio generata dagli approdi delle navi da crociera a Genova.

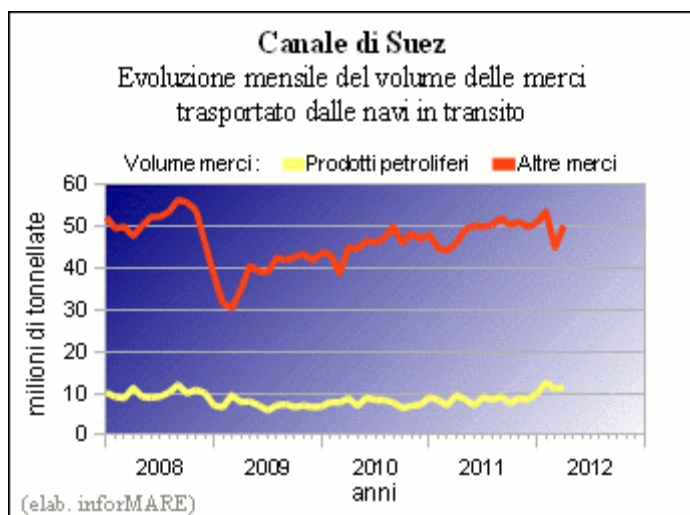
Il rapporto evidenzia che per ogni toccata a Genova RCCL ha speso circa 56.000 euro, per un totale di circa 395.000 euro per la stagione 2011, cifra che comprende spese portuali per la nave, per i passeggeri, per l'organizzazione del terminal e per le attività di organizzazione turistica sul territorio.



Nel corso della stagione 2011 RCCL ha alimentato nello scalo genovese un traffico complessivo di circa 24.500 persone, di cui 8.900 in imbarco e 15.600 in transito. Gli "escursionisti", cioè coloro che hanno acquistato un'escursione offerta dalla compagnia, e i "transiti liberi" sono stati pari rispettivamente a circa 2.500 e 13.100 unità. OCTI ha realizzato un sondaggio intervistando 208 crocieristi, di cui 147 passeggeri di transito (42 escursionisti e 105 transiti liberi) e 61 passeggeri imbarcati a Genova. La spesa media per categoria di crocieristi è risultata la seguente: imbarchi 85 euro pro capite (cifra che si innalza a 194 euro se il crocierista opta per soggiornare una notte a Genova); transiti liberi 40 euro; escursionisti 25 euro (si tratta di spese extra-escursione). Per ogni scalo si stima pertanto che complessivamente i crocieristi abbiano speso circa 800.000 euro.

Il rapporto conclude quindi che, a fronte della spesa diretta di RCCL (395.000 euro) e dei crocieristi (circa 800.000 euro), la spesa diretta complessiva generata dalla stagione crocieristica 2011 sul territorio della Provincia di Genova ha sfiorato 1,2 milioni di euro.

Diversi sono anche gli elementi individuati come utili per contribuire alla valorizzazione del capo-





Via libera della Camera alla legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche

Il provvedimento passa all'esame del Senato. Ricci (Unione Interporti Riuniti): è «un grande risultato»

Oggi la Camera dei deputati ha approvato il testo unificato delle proposte di legge concernenti la "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche", che pubblichiamo da pag. 5. Il via libera, dopo circa due anni di lavori e discussioni parlamentari è stato salutato con compiacimento dall'Unione Interporti Riuniti (UIR) che ha rilevato come il provvedimento, che passa ora all'esame del Senato, sia sempre più vicino all'approvazione definitiva.

«Dopo più di vent'anni dalla prima legge in materia di Interporti (legge n 240/90) - ha sottolineato l'UIR - finalmente gli interporti possono vedersi riconosciuti un contesto normativo rinnovato nei contenuti e soprattutto adeguato ai recenti cambiamenti che hanno interessato la logistica che adesso più che mai richiede un'operatività contestualizzata e in armonia con il territorio di riferimento i cui confini si allargano all'Europa».

L'Unione Interporti Riuniti ha evidenziato le due novità più signifi-



cative del provvedimento: la costituzione del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con funzioni programmatiche e di promozione, e la chiara individuazione e definizione dei requisiti minimi per cui un'infrastruttura potrà avvalersi del titolo di interporto.

Ricordando che gli interporti hanno più volte dato prova del ruolo strategico che giocano non soltanto da un punto di vista meramente trasportistico, ma anche economico e sociale, il presidente dell'UIR, Alessandro Ricci, ha definito l'approvazione da parte della Camera «un grande risultato che - ha spiegato - ci premia sia per il lavoro che abbiamo sinora svolto a supporto dell'iter governativo e di tutti gli onorevoli che hanno creduto nell'importanza di adeguare un quadro normativo ormai anacronistico, sia per l'impegno profuso negli anni più recenti dai singoli interporti che con grande coerenza si sono riposizionati sul mercato cambiando le strategie di comando per dare una giustificazione plausibile ai principi e ai contenuti del nuovo quadro normativo».

L'Unione Interporti Riuniti ha rivolto un ringraziamento ai parlamentari Silvia Velo e Gaetano Nastri, presentatori dei testi origi-

luogo ligure. Tra questi l'immagine del territorio genovese rappresentata nei sette milioni di cataloghi distribuiti nei principali Paesi in cui opera la compagnia crocieristica. L'Osservatorio ha stimato in oltre 17 milioni di persone il pubblico raggiunto dai cataloghi, di cui quasi 12,5 milioni di persone adulte, e in circa due milioni il numero dei potenziali "interessati" che riescono a conoscere Genova mediante la comunicazione di RCCL.

Oltre che su Genova, la strategia di penetrazione nel mercato sud-europeo di RCCL spazia in tutto il bacino mediterraneo, area in cui ormai il gruppo americano vanta una solida presenza: «il numero delle nostre toccate in Italia e nel Mediterraneo - ha confermato Gianni Rotondo - è equivalente a quello dei due principali competitor: Costa e MSC».

Nella stagione 2012 in Italia il gruppo Royal Caribbean utilizzerà per la propria flotta, oltre ai cinque porti di imbarco di Bari, Civi-



tavecchia, Genova, Messina e Venezia, anche 17 porti di scalo, per un totale di 22 porti contro i 19 del 2011 e per complessivi 698 scali rispetto a 689 nel 2011.

Il primo porto di scalo del gruppo rimane Civitavecchia (con 193 toccate), seguito da Livorno (103), Venezia (99), Napoli (93), Messina (38), Bari (33), Genova (19), Sorrento (19), Capri (18), Catania (17), Salerno (16), Amalfi (15), Ravenna (10), Portofino (5), Cagliari (4), Palermo (2), Portoferraio (2) e La Spezia (1). Inoltre entrano nella programmazione RCCL gli scali di Brindisi (4), Portovenere (3), Trapani (2), Porto Cervo (1) e Porto Empedocle (1). Le navi del gruppo americano che quest'anno effettuano scalo in Italia sono 19 contro le 17 del 2011.



CONTAINER SERVICE RAVENNA srl

V. Classicana 105 - Ravenna (RA) - Tel. 0544436565 - csr@csr-ravenna.191.it - www.containerserviceravenna.com

nali, al relatore, Daniele Toto, al presidente della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni, Mario Valducci, e a tutti i suoi componenti per esser giunti ad un testo pressoché unanime, al sottosegretario Guido Improta, al vice ministro Mario Ciaccia e al ministro Corrado Passera, per aver creduto nell'importanza di questa riforma. «Ovviamente - ha concluso Ricci - l'associazione conferma, forte di questa prima vittoria, il suo impegno a supporto della Camera dei senatori».

Il vice ministro Ciaccia ha incontrato i rappresentanti delle Autorità Portuali italiane

Nerli (Assoporti): «un appuntamento costruttivo ed utile»

Stamani il vice ministro allo Sviluppo economico e infrastrutture, Mario Ciaccia, ha incontrato i rappresentanti delle Autorità Portuali italiane. «Un appuntamento - ha commentato il presidente di Assoporti, Francesco Nerli - costruttivo ed utile che ha consentito di rappresentare personalmente al vice ministro, che ringrazio, le priorità delle Autorità Portuali e della portualità in genere».

«Si è registrata - ha spiegato Nerli - piena consonanza sulla visione di una portualità integrata nelle reti di trasporto e logistiche europee nonché proiettata verso la sponda sud del Mediterraneo; sulla necessità di attuare l'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità Portuali».

Nel corso dell'incontro sono stati inoltre affrontati i temi dell'esigenza di un rafforzamento dei poteri e del ruolo delle stesse Autorità; di una velocizzazione e razionalizzazione dei molteplici controlli nella fase portuale; dell'op-



portunità di riesaminare il tema dei servizi tecnico-nautici con attenzione alla loro valenza economica. Tali argomenti formeranno oggetto di approfondimento con il coinvolgimento di tutte le parti interessate.

«Non posso - ha concluso il presidente di Assoporti - che valutare positivamente il percorso tracciato dal vice ministro, di un confronto con le strutture ministeriali e gli uffici di staff, per definire a breve possibili soluzioni normative, nonché il preannunciato appuntamento di verifica, previsto nella prima metà di giugno».

ABB ottiene un contratto per la manutenzione e il potenziamento dei propulsori Azipod delle navi del gruppo Carnival

L'accordo è relativo a 20 unità della flotta e ha una durata di 15 anni

L'elvetica ABB ha siglato un contratto a lungo termine della durata di 15 anni con il gruppo crocieristico statunitense Carnival Corporation relativo alla manutenzione e al potenziamento dei propulsori Azipod installati su 20 navi della flotta del gruppo americano. L'azienda svizzera ha sottolineato che l'accordo consente un risparmio annuo per ciascuna nave pari a un milione di dollari.

Il contratto, oltre all'assistenza e agli interventi manutentivi sui propulsori Azipod, include anche la manutenzione di altri sistemi tecnologici e informatici installati sulle navi.

«I clienti di tutti i settori - ha commentato il responsabile della divisione Process Automation di ABB, Veli-Matti Reinikkala - stanno cercando il modo di ridurre i costi dell'intero ciclo di vita di un prodotto e di fare in modo che tali costi siano più prevedibili, continuando nel contempo a migliorare le performance dei mezzi. Noi offriamo un'intera gamma di servizi, inclusi aggiornamenti tecnologici e affidabilità dell'assistenza, per contribuire a prolungare la vita dei mezzi e garantire che funzionino al massimo livello possibile di efficienza energetica».

Secondo le previsioni di ABB, gli interventi realizzati sui propulsori Azipod delle navi della flotta di Carnival consentiranno un miglioramento della già elevata efficienza energetica del 2,5-4%

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Los Angeles è cresciuto dell'8,3%

Nel primo trimestre del 2012 l'incremento è stato del 3,2%

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Los Angeles è cresciuto dell'8,3% attestandosi a 650.452 teu rispetto a 600.796 teu nel marzo 2011. I container pieni allo sbarco e all'imbarco sono ammontati rispettivamente a 324.758 teu (+9,3%) e 188.156 teu (-2,4%). I container vuoti sono stati 137.539 teu (+24,0%).

Nel primo trimestre del 2012 il traffico è stato complessivamente di 1.874.821 teu, in crescita del 3,2% sul corrispondente periodo dello scorso anno. I container pieni allo sbarco e all'imbarco hanno totalizzato 935.512 teu (+2,6%) e 521.308 teu (+8,0%). I container vuoti sono stati pari a 418.001 teu (+3,9%).

Rail Cargo Austria rinnova l'accordo con il gruppo voestalpine per il trasporto di materie prime

L'attività è realizzata con 18 treni blocco al giorno provenienti dall'Ucraina, dalla Polonia e dal porto di Koper

L'azienda ferroviaria Rail Cargo Austria (RCA) del gruppo ÖBB ha sottoscritto il rinnovo per ulteriori cinque anni di un contratto con il gruppo voestalpine per il trasporto di materie prime ai due stabilimenti del gruppo industriale austriaco a Linz e Leoben-Dona-witz.

Si tratta di un volume pari a 6,35 milioni di tonnellate all'anno trasportato con 18 treni blocco al giorno provenienti dall'Ucraina, dalla Polonia e dal porto sloveno di Koper.

Bruxelles approva l'acquisizione congiunta di Congo Terminal da parte di Bolloré e APM Terminals

Il terminal del porto di Point-Noire è in via di ampliamento

La Commissione Europea ha approvato l'acquisizione del controllo congiunto di Congo Terminal, società terminalista che opera il container terminal del porto di Pointe-Noire, da parte del gruppo francese Bolloré, attraverso la filiale Bolloré Africa Logistics (BALX) e dell'olandese APM Terminals, che fa parte del gruppo danese A.P. Møller-Mærsk (*informare* del 4 maggio 2009).

Il terminal del porto congolese è in via di ampliamento con la costruzione della nuova banchina G4.



Testo unificato della Commissione
**Legge quadro in materia di interporti e
di piattaforme territoriali logistiche.**

Art. 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.

Art. 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'auto-transporto e la logistica, all'uopo integrata con la partecipazione di rappresentanti degli interporti nonché delle imprese e degli operatori ferroviari o in-

termodali 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, nella logica di 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.

Art. 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.

Art. 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 di 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 mag-

giori oneri per la finanza pubblica.

Art. 5.

(Natura della gestione).

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.

Art. 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.

Art. 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 diversione modale e la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

Art. 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).

Art. 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.