



*Ministero delle Infrastrutture e  
della Mobilità Sostenibile*

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE INTEGRATE DI  
MOBILITÀ SOSTENIBILE,  
LA LOGISTICA E L'INTERMODALITÀ

Vado Gateway S.p.a.  
[vadogateway@legalmail.it](mailto:vadogateway@legalmail.it)

*Oggetto.* **Comunicazione provvedimento di esclusione** in riferimento alla domanda bando “Fondo Complementare – Rinnovo Mezzi di Movimentazione” – DD 1 del 12/01/2022. – **FC23**.

**VISTA** la domanda pervenuta a questa Amministrazione al prot. n. 8077 del 03/05/2022;

**CONSIDERATA** la risposta di chiarimento pervenuta con nota n. 8660 del 01/06/2022 in risposta alla nota n. 8639 del 27/05/2022 di questa Amministrazione con la quale si chiedeva un elaborato grafico quotato con la dimostrazione dello sviluppo dei binari tali da assicurare la piena operatività dei mezzi oggetto di contributo (gru/transstainer/reach stacker/locotrattori) per tutta la lunghezza, **di ciascun binario**, richiesta dal bando;

**CONSIDERATO** che in data 27/06/2022 questa Amministrazione ha comunicato con nota prot. n. 8810 alla società in indirizzo i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza (c.d. preavviso di rigetto) *ex art. 10-bis* della L. n. 241/1990;

**CONSIDERATA** la memoria pervenuta a questa Amministrazione con nota n. 8846 del 30/06/2022 con la quale codesta impresa ha rappresentato le seguenti osservazioni:

*“i Il bando prevede, tra i requisiti, che il terminal sia dotato di almeno 3 binari, di lunghezza di almeno pari a 550ml (cfr. art. 5 punto 1.2). Dal tenore letterale della disposizione pare ragionevole sostenere che la lunghezza minima sia da calcolarsi sulla sommatoria dei tre fasci di binari considerati. Ciò appare coerente anche alla luce della lunghezza media dei carri merci che oggi transitano, a livello nazionale, sulle reti ferroviarie, ben inferiore a 500 metri.*

*L'interpretazione fornita da Codesta Commissione Ministeriale, invece, appare forzosa e arbitrariamente restrittiva dei prerequisiti, posto che la stessa parrebbe fondarsi su una dicitura – che supponiamo essere “ciascuno” – di cui nel Bando non v'è traccia (nemmeno implicita), dando così luogo ad una soluzione di assai dubbia legittimità giuridica.*

*Alla luce di quanto sopra, la scrivente ritiene di rispettare i prerequisiti del Bando, in quanto la lunghezza dei tre binari raggiunge complessivi 780 metri lineari, lunghezza peraltro sufficiente per i carri merci normalmente in transito.*

ii *In secondo luogo, l'interpretazione funzionale fornita dalla Commissione Ministeriale appare scorretta sotto due profili, il primo di matrice logica, il secondo di natura meramente pratica:*

a) *In primis, la volontà – non celata – di non consentire di “sezionare il treno” non viene: (i) adeguatamente motivata sotto il profilo tecnico/operativo; (ii) esplicitata in alcuna parte del Bando e (iii) prevista espressamente nelle successive (e a tratti lacunose) F.A.Q. pubblicate sul sito internet ministeriale.*

b) *In secundis, l'ottimizzazione operativa è invece raggiungibile anche nell'ipotesi in cui occorra sezionare il treno, ad esempio perché richiesto dalla conformazione del treno stesso rispetto al particolare carico o, ancora, perché esigenze operative contingenti rendano preferibile una tale soluzione.*

*Sul punto occorre evidenziare, in giusti termini, che il Bando in parola attiene l'incentivazione dell'intermodalità del trasporto delle merci proprio per l'applicazione delle norme del Trattato di funzionamento dell'UE che fungono da base giuridica del PNRR e del contiguo Fondo Complementare: essa è un concetto ed un obiettivo né astratto né assimilabile al diverso campo dell'automazione. Viceversa, l'interpretazione – a tratti arbitraria – dei requisiti, fa sorgere il dubbio che ad essere incentivate siano mere misure di automazione, oppure terminal/interporti di considerevoli dimensioni e capacità, che riescono già oggi ad offrire sul mercato una significativa componente di intermodalità treno-gomma.*

*Se così fosse, verrebbe sacrificata in concreto “l'incentivazione” del traffico ferroviario richiesta dalla Commissione Europea, posto che, al contrario, risulterebbero “premiati” operatori economici che sono oggi già in grado di sviluppare capacità intermodali rilevanti. Al contempo, si penalizzano irragionevolmente imprese dotate di infrastrutture “più contenute” – come quella di Vado Ligure, la quale, si noti, a lavori di infrastrutture ultimati, sarà dotata di ben quattro binari aventi lunghezza pari a 1.500 ml complessivi – che sono invece desiderose di poter aumentare, anche grazie a misure pubbliche, la quota di intermodalità da poter offrire al mercato.*

iii *In ultima analisi, una siffatta impostazione darebbe luogo, in ultima analisi, a manifeste criticità in ordine alla compatibilità dell'intervento con l'art. 107 TFUE in tema di aiuti di Stato, oltre a rischi di illegittimità, piuttosto evidenti, sotto il profilo della discriminazione nella libera circolazione delle merci e dei servizi (artt. 28 e 56 TFUE)”.*

**VISTO** il verbale n. 4 della riunione della preposta Commissione ministeriale di valutazione, tenutasi 08 agosto 2022;

**TENUTO CONTO** che le osservazioni di codesta impresa non possono essere accolte poiché il requisito previsto dal bando [DD 12/01/2022, n.1 – Art. 5] “a pena di esclusione” prevede: **“minimo 3 binari di lunghezza almeno pari a ml.550”**. Di pari tenore è il DI 28/10/2021, n.412 – Art.3. La richiesta formulata da entrambi i decreti è esplicita di n. 3 binari. La successiva specifica della lunghezza indicata è, evidente di per se, che riguardi la lunghezza di ciascuno dei binari precedentemente richiesti. Qualora infatti i decreti avessero voluto far riferimento alla lunghezza complessiva dei binari a disposizione del terminale (come viene indicato nella risposta pervenuta dall'impresa) avrebbero sinteticamente indicato tale misura senza indicare il numero dei binari di cui doveva essere composto il terminale, richiesta che non avrebbe avuto alcun senso se lo scopo fosse stato genericamente quello di selezionare la lunghezza di treni che una volta scomposti, potevano essere accolti nel terminale. Anzi, se si volesse seguire tale interpretazione, questo

avrebbe comportato una arbitraria ingerenza dell'Amministrazione nell'organizzazione del terminale che avrebbe dovuto scomporre i treni solo e secondo tre o più binari. Il requisito dei 3 binari da 550 ml, ciascuno, viene spiegato nella autorizzazione che la Commissione europea ha dato all'aiuto in questione con la decisione SA.101273 del 08/06/2022 al §(24)(i) *“gli interporti e i terminal intermodali devono avere un minimo di tre binari di lunghezza almeno pari a 550 metri. L'Italia ha spiegato che questa è la capacità standard dell'infrastruttura ferroviaria italiana lungo la rete TEN-T e che il numero di tre binari è necessario per consentire operazioni di trasbordo tra i treni. Questo criterio mira pertanto a garantire che gli interporti e i terminal intermodali dei beneficiari abbiano le dimensioni minime necessarie per utilizzare efficacemente i mezzi sovvenzionati dalla misura e possano contribuire a migliorare la capacità di movimentazione del traffico intermodale di merci lungo la rete TEN-T”*. Per quanto riguarda il sezionamento del treno [§1.ii.a)] è una operazione che richiede un notevole dispendio di tempi, mezzi ed operatori. La misura mira ad incentivare una rete che deve essere caratterizzata da una elevata efficienza logistica e, le particolari esigenze richiamate [§1.ii.b)] sono altrettanto gestibili ed in modo molto più efficiente con la conformazione indicata di almeno 3 binari raggiunti da uno stesso mezzo di movimentazione [gru/transtainer/reach stacker]. L'automazione è parte della logistica ed è quello che occorre per efficientarla. Allo stesso tempo, come indicato nella decisione della Commissione sopra richiamata, le risorse vengono destinate a quei terminali che possano contribuire, nell'immediato, a migliorare le capacità di movimentazione del traffico intermodale. Non si rilevano infine profili di criticità in ordine alla compatibilità dell'intervento con il regime degli aiuti di Stato o con la libera circolazione delle merci, considerata la decisione della Commissione europea sopra richiamata;

### **SI DISPONE**

l'esclusione, in via definitiva, di codesta impresa dall'assegnazione dei contributi in oggetto in quanto l'istanza presentata non soddisfa il requisito previsto dal Decreto n. 1 del 12/01/2022 all'art. 5, punto 1.2: *“minimo 3 binari di lunghezza almeno pari a ml.550”*.

Si procederà alla pubblicazione del presente provvedimento di esclusione, sul profilo web del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nella sezione “Amministrazione trasparente – Provvedimenti – Provvedimenti dirigenti amministrativi”.

Avverso il presente provvedimento amministrativo è ammesso il ricorso giurisdizionale innanzi al T.A.R. Lazio, Roma, da parte della società in indirizzo entro 60 giorni dalla notifica o il ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica.

Il Direttore Generale  
(dott. Vincenzo Cinelli)