

XVII legislatura

## **Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1185**

Legge quadro in materia di  
interporti e di piattaforme  
logistiche territoriali

dicembre 2013  
n. 87



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori  
delle infrastrutture e dei trasporti



# Servizio Studi

Direttore: (...)

## 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: R. Tutinelli \_3505

### Documentazione

Emanuela Catalucci \_2581

Vladimiro Satta \_2057

Letizia Formosa \_2135

Maria Paola Mascia \_3369

Anna Henrici \_3696

Simone Bonanni \_2932

Luciana Stendardi \_2928

Michela Mercuri \_3481

Beatrice Gatta \_5563

---

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. I testi e i contenuti normativi ufficiali sono solo quelli risultanti dagli atti 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.

XVII legislatura

**Dossier del Servizio Studi  
sull'A.S. n. 1185**

Legge quadro in materia di  
interporti e di piattaforme  
logistiche territoriali

dicembre 2013  
n. 87

a cura di: F. Colucci



## **AVVERTENZA**

La presente scheda di lettura illustra il contenuto del disegno di legge A.S. 1185 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 l'11 aprile 2013 (730) che venne approvato dalla IX Commissione “Trasporti, poste e telecomunicazioni” il 14 novembre 2013 e venne approvato dall'Assemblea il 26 novembre 2013, trasmesso al Senato della Repubblica il 28 novembre 2013 ed assegnato, in sede referente, all'8<sup>a</sup> Commissione permanente “Lavori pubblici, comunicazioni” il 4 dicembre 2013.

Nella precedente XVI Legislatura la Camera dei deputati aveva approvato un disegno di legge con contenuto analogo a quello in esame (A.S. 3257, recante “Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali”).



# INDICE

SINTESI DEL CONTENUTO.....	9
SCHEDE DI LETTURA.....	15
<b>Articolo 1</b> <i>(Ambito di applicazione e definizioni)</i>	
Scheda di lettura .....	17
<b>Articolo 2</b> <i>(Programmazione delle strutture)</i>	
Scheda di lettura .....	21
<b>Articolo 3</b> <i>(Requisiti delle strutture)</i>	
Scheda di lettura .....	25
<b>Articolo 4</b> <i>(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)</i>	
Scheda di lettura .....	29
<b>Articolo 5</b> <i>(Natura della gestione degli interporti)</i>	
Scheda di lettura .....	33
<b>Articolo 6</b> <i>(Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali)</i>	
Scheda di lettura .....	37
<b>Articolo 7</b> <i>(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose)</i>	
Scheda di lettura .....	41
<b>Articolo 8</b> <i>(Disciplina urbanistica)</i>	
Scheda di lettura .....	43
<b>Articolo 9</b> <i>(Copertura finanziaria)</i>	
Scheda di lettura .....	45
<b>Articolo 10</b> <i>(Abrogazioni)</i>	
Scheda di lettura .....	47





## **SINTESI DEL CONTENUTO**



## **Articolo 1**

*(Ambito di applicazione e definizioni)*

**L'articolo 1** contiene l'ambito di applicazione e le definizioni del disegno di legge che introduce una nuova disciplina in materia di interporti.

## **Articolo 2**

*(Programmazione delle strutture)*

**L'articolo 2** stabilisce i procedimenti: per la ricognizione degli interporti e delle infrastrutture intermodali già esistenti, nonché degli interporti in corso di realizzazione e alla ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali; per l'approvazione del Piano generale per l'intermodalità.

## **Articolo 3**

*(Requisiti delle strutture)*

**L'articolo 3** individua i requisiti sia per nuovi interporti, sia per l'adeguamento di quelli esistenti o in corso di realizzazione; i requisiti sono di ordine fisico, in specie i collegamenti con le varie modalità di trasporto, sia immateriali, avuto riguardo alle interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici e del trasporto di merci.

## **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 l'applicazione del contratto di programma al fine di accelerare la realizzazione dei progetti di cui all'articolo 6 (Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali) relativi alle infrastrutture di trasporto e di viabilità e quella (*rectius* quelle) di parcheggi.

## **Articolo 9**

*(Copertura finanziaria)*

**L'articolo 9** provvede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2014 e 2015, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, 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 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

*Si rileva, che il riferimento al Fondo speciale concernente il bilancio triennale 2013-2015, appare subordinato al presupposto che il provvedimento venga definitivamente approvato entro il 31 dicembre 2013.*

**Articolo 10**  
*(Abrogazioni)*

**L'articolo 10** reca le abrogazioni di alcune disposizioni il cui contenuto risulta superato dalle disposizioni del disegno di legge



## **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, nonchè le grandi reti di trasporto e di navigazione, i principi fondamentali in materia di interporti, piattaforme logistiche territoriali e infrastrutture intermodali.

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, creando le condizioni per un incremento del ricorso alla modalità ferroviaria e promuovendo l'effettivo sviluppo delle potenzialità competitive della stessa relativamente ai traffici di media e lunga distanza e la disponibilità di una rete dorsale che sia in grado di interconnettersi con le reti di trasporto locale e transnazionale e della logistica;

e) promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica;

f) prevedere gli strumenti necessari per l'utilizzo di un unico *standard* di

comunicazione delle informazioni riguardanti il trasporto delle merci e le merci stesse, nonchè ogni altra informazione rilevante.

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 in 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», un complesso organico di strutture e servizi integrati, di rilevanza nazionale, gestiti in forma imprenditoriale e finalizzati al passaggio 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;

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** contiene l'ambito di applicazione e le definizioni del disegno di legge che introduce una nuova disciplina in materia di interporti.

**Il comma 1** reca il contenuto del disegno di legge: i principi fondamentali in materia di

- interporti;
- piattaforme logistiche territoriali;
- infrastrutture intermodali.

Tale contenuto è definito, 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 attribuiti alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni; la localizzazione delle piattaforme e degli interporti può essere ricondotta alla materia governo del territorio, attribuita alla competenza legislativa concorrente; le norme concernenti i rifiuti di cui all'articolo 7 alla materia tutela dell'ambiente, attribuita alla competenza legislativa esclusiva dello Stato. Con riferimento alla materia "porti e aeroporti civili" la sentenza della Corte costituzionale n. 79/2011 ha confermato il proprio orientamento ad ammettere in tale materia, pure di legislazione concorrente, un ampio intervento statale sulla base del principio di sussidiarietà (c.d. "attrazione in sussidiarietà"), a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni (le c.d. "intese"). Analoghe considerazioni, sulla base di una consolidata giurisprudenza della Corte (*ex plurimis* la sentenza n. 303/2003) valgono anche per le materia "grandi reti di trasporto" e "governo del territorio".

**Il comma 2** individua le finalità del disegno di 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, creando le condizioni per un incremento del ricorso alla modalità ferroviaria e promuovendo l'effettivo sviluppo delle potenzialità competitive della stessa relativamente ai traffici di media e lunga distanza e la disponibilità di una rete dorsale che sia in grado di interconnettersi con le reti di trasporto locale e transnazionale e della logistica;
- e) promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica;

- f) prevedere gli strumenti necessari per l'utilizzo di un unico *standard* di comunicazione delle informazioni riguardanti il trasporto delle merci e le merci stesse, nonché ogni altra informazione rilevante.

**Il comma 3** reca la clausola di salvaguardia delle 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 di piattaforma logistica territoriale, interporto, infrastruttura intermodale e del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica:

- la piattaforma logistica territoriale è il compendio di infrastrutture e servizi presenti su un territorio interregionale destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per il territorio nazionale, al fine di favorire l'interconnessione e la competitività del Paese;
- l'interporto è il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale, finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a ricevere o formare treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione;
- l'infrastruttura intermodale è ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica;
- il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica è l'organismo, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che svolge le funzioni di cui all'articolo 4.

Il disegno di legge introduce una nuova disciplina in materia di interporti rispetto a quella attualmente recata dalla legge [240/1990](#)<sup>1</sup> che definisce (art. 1) gli interporti come "complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci per 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". L'articolo 2 classifica gli interporti in interporti di primo e di secondo livello ed attribuisce il compito di elaborare un piano quinquennale per l'indicazione degli interporti al Comitato dei ministri previsto dall'articolo 2 della legge n. 245/1984 per la predisposizione del piano generale dei trasporti (la competenza è successivamente passata al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, CIPET, e quindi, a seguito della soppressione di

---

<sup>1</sup> Legge 4 agosto 1990 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità".

quest'ultimo con l'articolo 1, comma 21, della legge n. 537/1993, al CIPE; sul piano è previsto il parere delle competenti commissioni parlamentari). In base a dati del rapporto annuale CENSIS 2008 risultano operanti in Italia diciassette interporti: Valpescara, Vado Ligure, Novara, Livorno, Bari, Rovigo, Venezia, Rivalta Scrivia, Prato, Trento, Padova, Bologna, Parma, Marcianise, Torino, Nola, Verona. L'articolo 3 affida la realizzazione e la gestione degli interporti ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi, mediante il rilascio di una concessione e la stipula di una convenzione al fine di garantire il perseguimento di finalità di pubblico interesse attribuite agli interporti.

L'articolo 24 della legge [57/2001](#)<sup>2</sup> conferisce al Governo la delega per l'adozione di norme «per il completamento e il riequilibrio della rete interportuale nazionale in un contesto di rete logistica». Tale delega non è mai stata esercitata.

La legge [166/2002](#)<sup>3</sup> ha modificato il citato articolo 24 della legge 57/2001, assegnando alle regioni la potestà legislativa in materia di localizzazione degli impianti interportuali ovviando così alla necessità di un atto normativo statale di programmazione. La localizzazione degli interporti è ora di competenza del piano regionale dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo [422/1997](#)<sup>4</sup>.

Il disegno di legge disciplina anche le piattaforme logistiche territoriali. Tale termine è già stato utilizzato nell'allegato infrastrutture 2006 per indicare aree territoriali caratterizzate da omogeneità connettive. Le linee guida del piano nazionale della logistica presentate dal governo nel gennaio 2011 individuavano le seguenti piattaforme logistiche: 1) la piattaforma logistica del Nord Ovest 2) la piattaforma logistica del Nord Est 3) la piattaforma logistica tirrenico adriatica nord 4) la piattaforma logistica tirrenico adriatica centrale 5) la piattaforma logistica tirrenico sud; 6) la piattaforma logistica adriatica sud 7) la piattaforma logistica Mediterraneo sud.

---

<sup>2</sup> Legge 5 marzo 2001, n. 57 “Disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati”.

<sup>3</sup> Legge 1° agosto 2002, n. 166 “Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti”.

<sup>4</sup> D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, “*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59*”.

## **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, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, 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;

c) alla ricognizione degli interporti in corso di realizzazione;

d) alla ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali, ai fini dell'elaborazione del Piano di cui ai commi da 2 a 5 del presente articolo, sulla base dei requisiti di cui all'articolo 3.

2. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora il Piano generale per l'intermodalità, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica.

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.

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** stabilisce i procedimenti: per la ricognizione degli interporti e delle infrastrutture intermodali già esistenti, nonché degli interporti in corso di realizzazione e alla ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali; per l'approvazione del Piano generale per l'intermodalità.

**Il comma 1** demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge di provvedere:

- a) alla ricognizione degli interporti già esistenti e rispondenti al piano nazionale degli interporti di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET *non del Comitato interministeriale per la programmazione economica CIPE*)<sup>5</sup> individua le funzioni e i servizi minimi che un interporto deve offrire perché possa essere considerato di rilevanza nazionale, con riferimento ad esempio, ai servizi ai veicoli (presenza di parcheggio, di area manovra soste temporanee, di stazioni di rifornimento), ai servizi amministrativi (presenza di uffici doganali, di banche ed assicurazioni), ai servizi per il personale (presenza di albergo e di punti di ristoro e mensa); si richiede anche che le aree di pertinenza dell'interporto siano libere da vincoli e siano economicamente compatibili con il bacino di traffico di gravitazione
- b) alla ricognizione delle infrastrutture intermodali;
- c) alla ricognizione degli interporti in corso di realizzazione;
- d) alla ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali, ai fini dell'elaborazione del Piano di cui ai commi da 2 a 5 del presente articolo, sulla base dei requisiti di cui all'articolo 3.

---

<sup>5</sup> Comitato interministeriale per la programmazione economica, delibera 7 aprile 1993 "Piano nazionale degli interporti", pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993

**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, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica.

**Il comma 3** attribuisce 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. Per l'approvazione predetta è richiesta:

- la valutazione ambientale strategica (VAS) di cui al decreto legislativo [152/2006](#)<sup>6</sup>; il titolo II, della parte seconda, del decreto legislativo, disciplina la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti, con la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica; per mezzo della VAS si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione;
- l'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo [281/1997](#)<sup>7</sup>;
- il parere parlamentare (si veda il comma 4).

**Il comma 4** prevede l'espressione del parere parlamentare, sullo schema del decreto di cui al comma 3 (Piano generale per l'intermodalità) che è trasmesso alle Camere per l'esame 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** attribuisce al Piano generale per l'intermodalità (comma 3) o con successivo decreto adottato con la procedura di cui ai commi 3 e 4, la determinazione dell'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto.

La decisione 661/2010/UE definisce i contenuti delle reti transeuropee di trasporto. È in corso presso le istituzioni dell'Unione europea l'esame della proposta di regolamento COM 2011(650), che ridefinisce i contenuti delle reti transeuropee prevedendo due livelli: a) una rete centrale a livello UE (da realizzare entro il 2030) basata su un

---

<sup>6</sup> Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".

<sup>7</sup> 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".

approccio per corridoi; b) una rete globale (da realizzare entro il 2050) che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale. I corridoi della rete centrale di interesse dell'Italia sono: I) il corridoio 1 Baltico-Adriatico che collegherà Helsinki a Ravenna II) il corridoio 3 Mediterraneo da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese III) il corridoio 5 Helsinki-La Valletta IV) il corridoio 9 Genova-Rotterdam. Sulla proposta la Commissione trasporti del Parlamento europeo ha approvato il 19 gennaio 2013 la propria relazione per l'Assemblea plenaria ove è previsto l'avvio della relativa discussione.

**Il comma 6** disciplina l'individuazione di nuovi interporti nonché all'individuazione di nuove infrastrutture intermodali. A tale fine provvede il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

- 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;
- verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2;
- 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 il compito di individuare 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. A tal fine provvede con decreto da adottare:

- di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- previa intesa in sede di Conferenza unificata.

**Il comma 8** contiene la clausola di invarianza finanziaria, disponendo 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;

*f)* in via prioritaria, recupero e riutilizzazione di strutture preesistenti e, in ogni caso, individuazione dei siti in aree già impermeabilizzate.

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 quattordici 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, attraverso l'utilizzo di dati di tipo aperto, come definiti ai sensi dell'articolo 68, comma 3, del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni.

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 terzo 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 trasparenza e di unitarietà tra le diverse funzioni previste e devono essere conformi ad adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo nonchè di risparmio energetico.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione,

da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati i soggetti incaricati di definire uno *standard* per i dati di tipo aperto di cui al comma 2, lettera h), finalizzato alla gestione, all'archiviazione e alla trasmissione in

via telematica delle informazioni riguardanti le merci, i mezzi di trasporto e ogni altro elemento necessario alla gestione efficiente delle attività logistiche degli interporti.

**L'articolo 3** individua i requisiti sia per nuovi interporti, sia per l'adeguamento di quelli esistenti o in corso di realizzazione; i requisiti sono di ordine fisico, in specie i collegamenti con le varie modalità di trasporto, sia immateriali, avuto riguardo alle interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici e del trasporto di merci.

**Il comma 1** detta le condizioni per l'individuazione di un nuovo interporto:

- 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;
- f) in via prioritaria, recupero e riutilizzazione di strutture preesistenti e, in ogni caso, individuazione dei siti in aree già impermeabilizzate.

**Il comma 2** indica ulteriori e puntuali requisiti del progetto di un nuovo interporto, nel rispetto del decreto legislativo [152/2006](#)<sup>8</sup>:

- 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 quattordici 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;

---

<sup>8</sup> Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".

h) interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici e del trasporto di merci, attraverso l'utilizzo di dati di tipo aperto, come definiti ai sensi dell'articolo 68, comma 3, del codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo [82/2005](#)<sup>9</sup>); la citata disposizione definisce "dati di tipo aperto" quelli: a) disponibili secondo i termini di una licenza che ne permetta l'utilizzo da parte di chiunque, anche per finalità commerciali, in formato disaggregato; b) sono accessibili e resi disponibili gratuitamente attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ivi comprese le reti telematiche pubbliche e private; il successivo comma 5 reca disposizioni per l'attuazione delle presente lettera.

**Il comma 3** impone che 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 terzo anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della legge.

**Il comma 4** detta ulteriori caratteristiche della progettazione, realizzazione e gestione di un interporto:

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

**Il comma 5** demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

- di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione;
- da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge:
  - l'individuazione dei soggetti incaricati di definire uno *standard* per i dati di tipo aperto di cui al comma 2, lettera h), finalizzato:
    - alla gestione, all'archiviazione e alla trasmissione in via telematica delle informazioni riguardanti:
      - le merci;
      - i mezzi di trasporto;
      - ogni altro elemento necessario alla gestione efficiente delle attività logistiche degli interporti.

---

<sup>9</sup> Decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 "Codice dell'amministrazione digitale".



## **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, o loro 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, 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. Alle riunioni del Comitato possono essere invitati i sindaci e i presidenti delle autorità portuali dei territori interessati, nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali.

4. 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.».

5. 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 ministeriale<sup>10</sup>, 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** consente che alle riunioni del Comitato possono essere invitati i sindaci e i presidenti delle autorità portuali dei territori interessati, nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali.

---

<sup>10</sup> Articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400 "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri".

**Il comma 4** novella l'articolo 46 (Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale) comma 1, del decreto-legge [201/2011](#)<sup>11</sup> che prevede la possibilità per le Autorità portuali di costituire sistemi logistici per promuovere e realizzare infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali. Il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica viene aggiunto tra i soggetti con i quali stipulare gli atti di intesa e di coordinamento a ciò finalizzati: la norma prevede attualmente l'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. L'articolo 46, comma 2, prevede che le attività per la costituzione dei sistemi logistici debbano realizzarsi in conformità a quanto previsto dalla normativa comunitaria, anche con riferimento ai corridoi transeuropei, e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali. Gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali per le esigenze di cui al comma 2 e tali esigenze sono considerate prioritarie nei criteri di destinazione d'uso delle aree.

**Il comma 5** vieta che dall'attuazione del presente articolo possano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

---

<sup>11</sup> D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, recante, “*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. In ogni caso, l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulla contabilità dello 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.

3. Agli interporti che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico, le disposizioni del presente articolo si applicano compatibilmente con la loro natura giuridica.

**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. 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<sup>12</sup>. 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 relativi a lavori, servizi e forniture (decreto legislativo [163/2006](#)) solo in caso di utilizzo di risorse pubbliche, occorre valutare se piuttosto, per le caratteristiche della loro attività,

---

<sup>12</sup> 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".

tali soggetti non debbano essere 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.

Pertanto, con riferimento alla tipologia di attività dell'interporto, l'articolo 1, comma 4, lettera b) del disegno di legge in esame, indica finalità che appaiono, per quanto connesse ad un'attività economica, di "interesse generale".

L'articolo 3 della legge [240/1990](#)<sup>13</sup> affidava in concessione la realizzazione e la gestione degli interporti ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi, prevedendo altresì la stipula di una convenzione al fine di garantire il perseguimento di finalità di pubblico interesse attribuite agli interporti. Successivamente, l'articolo 6, comma 4, del decreto-legge 98/1995<sup>14</sup> ha soppresso il citato articolo 3 della legge 240/1990. In particolare, la previsione della concessione risultava in contrasto con quanto disposto dalla direttiva 1992/106/CEE in materia di liberalizzazione dei percorsi stradali iniziali e terminali di un trasporto combinato, volta a rimuovere, anche con riferimento ai trasporti combinati effettuati per via marittima, ogni restrizione quantitativa e i vincoli di ordine amministrativo. Rimaneva nella legge 240/1990, a seguito delle modifiche operate dal decreto-legge 98/1995, la previsione di una convenzione da parte dei soggetti gestori degli interporti con il Ministero dei trasporti per l'accesso ai finanziamenti pubblici. Questa articolazione normativa ha determinato orientamenti difformi nella giurisprudenza sulla natura pubblicistica o privatistica dei soggetti gestori degli interporti. La sentenza della quinta sezione del Consiglio di Stato n. 4748/2003 si è espressa per la natura pubblicistica di tali soggetti, richiamando in proposito anche la definizione di "organismo di diritto pubblico" propria del diritto dell'Unione europea. Sulla definizione di organismo di diritto pubblico la sentenza della Corte di giustizia UE del 10 maggio 2001 nei procedimenti riuniti C-223/09 e C-260/99 in relazione all'ente Fiera di Milano (domanda di pronuncia pregiudiziale avanzata dal TAR Lombardia) ne ha escluso la natura di organismo di diritto pubblico essendo: un ente di organizzazione di fiere, esposizioni ed iniziative analoghe; che non persegue fini lucrativi, ma la cui gestione si fonda su criteri di rendimento, di efficacia e di redditività; che opera in un ambiente concorrenziale.

**Il comma 3** condiziona l'applicabilità delle disposizioni dell'articolo 5, in esame, agli interporti che, alla data di entrata in vigore della legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico, alla compatibilità con la loro natura giuridica.

---

<sup>13</sup> Legge 4 agosto 1990 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità".

<sup>14</sup> Decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98 "Interventi urgenti in materia di trasporti".

Tale previsione sembra prescrivere che per gli enti in questione si continuino ad applicare in via generale, e non solo nel caso di utilizzo di risorse pubbliche, le disposizioni del codice dei contratti pubblici.



## **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 2014, 2015 e 2016. L'ordine di priorità è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti alle finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1, con particolare riferimento alla lettera d), e del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.

**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 2014, 2015 e 2016;
- l'ordine di priorità è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti alle finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1, con particolare

riferimento alla lettera *d*), e del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.

L'articolo 8, del disegno di legge in esame, detta disposizioni procedurali per la realizzazione delle infrastrutture di cui all'articolo 6.

L'articolo 61-*bis* del decreto-legge [1/2012](#)<sup>15</sup> ha ripristinato la previsione di spesa di 1 milione di euro l'anno per il triennio 2012-2014, con specifica destinazione, tra l'altro, all'inserimento dei porti nella sperimentazione della Piattaforma logistica nazionale nell'ambito del progetto UIRNet del Ministero infrastrutture e trasporti. Il comma 4 dell'art. 61-*bis* identifica la società UIRNet S.p.A. come soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della Piattaforma logistica nazionale, così come definita nel D.M. infrastrutture 18T del 20 giugno 2005, ed estende la Piattaforma, oltre agli interporti, anche ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche. A tale fine il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti viene autorizzato a firmare apposito atto convenzionale con UIRNet S.p.A. per disciplinare l'utilizzo dei fondi. La società UIRNet, società per azioni degli Interporti, è stata costituita in data 9 settembre 2005: per la progettazione, la realizzazione e l'esercizio di un sistema che permetta la interconnessione dei nodi di interscambio modale (interporti) e per le attività nell'ambito della Sicurezza, da svolgere all'interno delle strutture logistiche intermodali di I livello. Il Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, elaborato dalla Consulta generale per l'autotrasporto, prevede una serie di interventi volti a perseguire una strategia di lungo periodo, finalizzata a ridurre i costi rilevanti derivanti dall'inefficienza complessiva del settore della logistica. Il Piano si articola in una serie di interventi, normativi e amministrativi, che incidono su tutte le modalità di trasporto. Fra i numerosi settori di intervento rientrano le piattaforme logistiche, il sistema portuale, i collegamenti intermodali, il sistema degli incentivi (Ferrobonus, Ecobonus), i Sistemi intelligenti di trasporto. Le infrastrutture dedicate all'intermodalità sono costituite dagli interporti e dai centri intermodali. Il MIT ha reso noto che il 14 febbraio 2013 si è concluso l'ultimo collaudo dei sei macroservizi principali della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), realizzata da UIRNET spa per conto del Ministero, volto ad accertare la capacità della piattaforma telematica di soddisfare i requisiti di sicurezza e di conseguire ed assicurare i requisiti prestazionali richiesti. In questa fase i servizi della piattaforma hanno gestito in simultanea sia 10.000 veicoli che 10.000 utenti. In collaborazione con l'Autorità portuale di Genova, è stato interfacciato con la piattaforma il suo sistema telematico portuale (ePort), e il Voltri Terminal Europa (VTE), che ha modificato il processo di accettazione operato dal suo ufficio merci. UIRNet ha l'obiettivo di servire entro il 2014 una platea di 250.000 utenti effettivi in sinergia con gli operatori (terminal interportuali e portuali), i fornitori di servizi tecnologici per la logistica e le società di servizi delle principali associazioni dell'autotrasporto.

La legge di stabilità 2013 ([228/2012](#)) all'articolo 1, comma 221, dispone che la società UIRNet S.p.A. deve provvedere al completamento della Piattaforma Logistica Nazionale, anche nell'ambito dell'Agenda Digitale Italiana, e alla relativa gestione come sistema di rete infrastrutturale aperto a cui si collegano le piattaforme ITS locali,

---

<sup>15</sup> D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 “*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*”.

autonomamente sviluppate e all'uopo rese compatibili, di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche. Al fine di garantire il più efficace coordinamento e l'integrazione tra la Piattaforma logistica nazionale e le piattaforme ITS locali, le Autorità portuali possono acquisire una partecipazione diretta al capitale del soggetto attuatore di cui al presente comma. In ogni caso, la maggioranza del capitale sociale del soggetto attuatore dovrà essere detenuta da Interporti e Autorità portuali. Considerata la portata strategica per il Paese della Piattaforma per la gestione della Rete logistica nazionale, la stessa è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge [443/2001](#)<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Legge 21 dicembre 2001, n. 443 “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”.





## **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 di 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 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:
    - la diversificazione modale;
    - la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

L'Unione Europea prevede 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.

La normativa in materia di rifiuti è contenuta nella quarta parte del decreto legislativo [152/2006](#)<sup>17</sup> ed è stata novellata a seguito del recepimento della citata direttiva 2008/98/CE (decreto legislativo 205/2010). L'art. 184 del citato decreto

---

<sup>17</sup> Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".

152/2006 reca, tra l'altro, l'elencazione delle tipologie dei rifiuti speciali e la classificazione dei rifiuti basata sulle caratteristiche di pericolosità (rifiuti pericolosi e non pericolosi). Le disposizioni di carattere generale in tema di trasporto dei rifiuti sono contenute nell'art. 193, mentre le spedizioni transfrontaliere e le procedure sui registri di carico e scarico dei rifiuti sono regolate rispettivamente dall'art. 194 e dall'art. 190. L'art. 195 assegna alla competenza dello Stato la definizione del modello e dei contenuti del formulario di identificazione di cui all'articolo 193 e la regolamentazione del trasporto dei rifiuti (comma 2, lett. h).

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 decreto legislativo 35/2010.

## **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, sono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. All'accordo di programma partecipano i presidenti delle autorità portuali nel cui ambito territoriale sono

ubicate le piattaforme logistiche territoriali. Se l'accordo di programma non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza di cui al comma 3 dell'articolo 34 del citato testo unico, ovvero se il consiglio comunale non ratifica l'adesione del sindaco ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi dell'articolo 6 della presente legge. Le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al medesimo articolo 6.

**Il comma 1** disciplina l'applicazione del contratto di programma al fine di accelerare la realizzazione dei progetti di cui all'articolo 6 (Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali) relativi alle infrastrutture:

- di trasporto e di viabilità;
- quella (*rectius* quelle) di parcheggi.

I relativi progetti:

- elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 2;
- sono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo [267/2000](#)<sup>18</sup>;
- all'accordo di programma partecipano i presidenti delle autorità portuali nel cui ambito territoriale sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali;
- se l'accordo di programma:
  - non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza di cui al comma 3 dell'articolo 34 del citato testo unico;

---

<sup>18</sup> Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 “Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali”.

- ovvero se il consiglio comunale non ratifica l'adesione del sindaco ai sensi del comma 5 del medesimo articolo:
  - i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi dell'articolo 6 della presente legge;
  - le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al medesimo articolo 6.

Ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, la materia “governo del territorio” è attribuita alla competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni.

L'articolo 34 del citato testo unico prevede: a) che l'accordo sia promosso dal presidente della regione o dal presidente della provincia o dal sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento; b) l'accordo, consistente nel consenso unanime del presidente della regione, del presidente della provincia, dei sindaci e delle altre amministrazioni interessate, è approvato con atto formale del presidente della regione o del presidente della provincia o del sindaco ed è pubblicato nel bollettino ufficiale della regione.

## **Articolo 9**

### *(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2014 e 2015, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, 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 2013, 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.

**Il comma 1** provvede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2014 e 2015, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, 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 2013, 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.

L'accantonamento del quale è previsto l'utilizzo, seppure privo di una specifica voce programmatica, reca le necessarie disponibilità.

*Si rileva, che il riferimento al Fondo speciale concernente il bilancio triennale 2013-2015, appare subordinato al presupposto che il provvedimento venga definitivamente approvato entro il 31 dicembre 2013.*



## **Articolo 10** *(Abrogazioni)*

1. Sono abrogati gli articoli 1, 2, 4 e 5 e da 7 a 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, e l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204. Sono fatti salvi i procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge ai sensi delle disposizioni di cui al periodo precedente, nonchè gli effetti prodotti dalle stesse disposizioni.

Sono abrogati gli articoli 1, 2, 4 e 5 e da 7 a 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, e l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204. Sono fatti salvi i procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge ai sensi delle disposizioni di cui al periodo precedente, nonchè gli effetti prodotti dalle stesse disposizioni.

**L'articolo 10** reca le abrogazioni di alcune disposizioni il cui contenuto risulta superato dalle disposizioni del disegno di legge:

- articoli 1, 2, 4, 5 e da 7 a 10 della legge quadro in materia di interporti ([240/1990](#)<sup>19</sup>) e volti a definire gli interporti; prevedere l'approvazione di un piano quinquennale degli interporti; richiedere l'approvazione di una convenzione tra interporto e Ministero vigilante; disciplinare l'individuazione dell'ubicazione degli interporti;
- articolo 6 del decreto-legge [98/1995](#)<sup>20</sup> che disciplina le modalità di ammissione ai contributi di cui alla legge citata legge 240/1990.

Sono fatti salvi i procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge ai sensi delle disposizioni di cui al periodo precedente, nonchè gli effetti prodotti dalle stesse disposizioni.

---

<sup>19</sup> Legge 4 agosto 1990 “Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità”.

<sup>20</sup> Decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98 “Interventi urgenti in materia di trasporti”.







# Ultimi dossier del Servizio Studi

## XVII LEGISLATURA

<a href="#"><u>77</u></a>	Dossier	Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1149 "Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 2013, n. 126, recante misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio"
<a href="#"><u>78</u></a>	Dossier	Regolamentazione del mercato di pietre e metalli preziosi (AA.SS. nn. 237, 327 e 683)
<a href="#"><u>79</u></a>	Dossier	La Commissione per il controllo dell'applicazione delle leggi istituita dal Senato francese: i primi due anni di attività
<a href="#"><u>80</u></a>	Dossier	Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1174 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 ottobre 2013, n. 120, recante misure urgenti di riequilibrio della finanza pubblica nonché in materia di immigrazione"
<a href="#"><u>81</u></a>	Dossier	Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1119 "Modifiche alla legge 8 febbraio 1948, n. 47, al codice penale e al codice di procedura penale in materia di diffamazione, di diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione, di ingiuria e di condanna del querelante"
<a href="#"><u>82</u></a>	Testo a fronte	Dossier del Servizio Studi sugli AA.SS. nn. 198, 312 e 1060 relativi alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna
<a href="#"><u>83</u></a>	Dossier	Finanziamento dei partiti: Note sul disegno di legge approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati (A.S. n. 1118)
<a href="#"><u>84</u></a>	Dossier	Dossier del Servizio Studi sull'A.G. n. 42 "Schema di decreto ministeriale recante modifiche al decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 16 settembre 2005, n. 236, concernente il regolamento recante la composizione, il funzionamento e le modalità di nomina e di elezione dei componenti il Consiglio nazionale per l'alta formazione artistica e musicale"
<a href="#"><u>85</u></a>	Schede di lettura	Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1190 "Conversione in legge con modificazioni del decreto-legge 10 ottobre 2013, n. 114, recante proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione"
<a href="#"><u>86</u></a>	Dossier	Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1188 "Conversione in legge del decreto-legge 30 novembre 2013, n. 133, recante disposizioni urgenti concernenti l'IMU, l'alienazione di immobili pubblici e la Banca d'Italia"

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