



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori FILIPPI e AMATI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 2013**

Legge-quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali

ONOREVOLI SENATORI. – La legge 4 agosto 1990, n. 240, all'articolo 1 definisce l'interporto come «un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione».

Questa definizione è sostanzialmente in linea con il profilo normativo assunto a riferimento a livello internazionale in merito all'identificazione e all'evoluzione dei sistemi e dei servizi di trasporto, nei confronti del quale il legislatore italiano può considerarsi un precursore. Infatti, nel 2001, la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (ECMT-UnEce) ha definito l'interporto come «una concentrazione territoriale di organismi ed imprese indipendenti aventi a che fare con il trasporto delle merci (corrieri, spedizionieri, operatori del trasporto, dogane), e dei servizi ausiliari, che include almeno un *terminal* ferroviario».

La legge n. 240 del 1990 si configurava sostanzialmente come un atto di natura erogativa, in uno scenario di riassetto delle competenze tra i livelli di governo ancora in evoluzione. Da un lato lo Stato non aveva ancora delegato alle regioni funzioni di programmazione in materia di trasporti ed opere infrastrutturali, delega attuata solo con la legge 15 marzo 1997, n. 59, dall'altro non esisteva ancora una organica politica europea dei trasporti; politica che muoveva allora i suoi primi passi, con l'avvio della discussione sulla realizzazione delle reti trans-europee di trasporto e con i dibattiti sul-

l'avvio del processo di liberalizzazione nella gestione dei servizi di trasporto, dapprima aereo e poi ferroviario.

Successivamente con l'articolo 24 della legge 5 marzo 2001, n. 57, veniva conferita 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 poi mai stata esercitata.

Con la legge 1° agosto 2002, n. 166, che ha modificato il citato articolo 24 della legge n. 57 del 2001, si è assegnata 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 19 novembre 1997, n. 422.

Va peraltro sottolineato che, anche quando esisteva potestà statale nella individuazione (localizzazione) degli interporti, l'ente locale ha sempre partecipato ai processi decisionali per la localizzazione (ubicazione) degli impianti di logistica intermodale attraverso le previsioni urbanistiche che hanno sostanzialmente indirizzato le scelte e definito in buona parte il contesto economico e di redditività delle diverse infrastrutture interportuali che sono state realizzate nei passati decenni.

Con atti di indirizzo della politica economica, ed in particolare con i documenti di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2006-2009 e 2009-2013, sono state individuate a livello nazionale sette piattaforme logistiche integrate e territorialmente

strategiche sul principio delle omogeneità connettive:

- 1) piattaforma logistica del nord-ovest;
- 2) piattaforma logistica del nord-est;
- 3) piattaforma logistica tirrenico-adriatica del nord;
- 4) piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale;
- 5) piattaforma logistica tirrenico sud;
- 6) piattaforma logistica adriatica sud;
- 7) piattaforma logistica del mediterraneo sud.

Per piattaforma logistica territoriale si può intendere in questo contesto il compendio delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale nel suo insieme, prioritariamente nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese.

Il legislatore sembra quindi assumere un orientamento che assegna al Governo nazionale il ruolo di definire le piattaforme logistiche integrate strategiche per l'Italia, all'interno delle quali poi la pianificazione di ciascuna regione, o per meglio dire dell'insieme delle regioni che sono presenti nell'ambito geografico definito per le piattaforme logistiche territoriali, colloca le singole infrastrutture interportuali, portuali ed aeroportuali.

La devoluzione dei poteri dallo Stato alle regioni precedentemente esposta e la costruzione graduale e costante di una politica europea dei trasporti fanno emergere la necessità di un riordino della normativa esistente in tema di interporti.

Il disegno europeo dei terminali strategici e dei corridoi merci, non ancora formalizzato in strumento normativo, non tiene sufficientemente conto di quanto sta emergendo dall'attuale dibattito nell'ambito dell'Unione europea sul ridisegno del sistema europeo dei trasporti, condizionato sia dal progresso

nella costruzione delle reti transeuropee, sia dal riordino delle normative di accesso e di regolazione dei singoli modi di trasporto nel contesto del mercato unico dell'Unione europea.

A tale riguardo occorre tener conto in particolare delle linee di indirizzo, non ancora perfezionate in atti normativi della Unione europea, di cui al «Libro verde TEN-T: riesame della politica. Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti» (COM (2009) 44 definitivo del 4 febbraio 2009) e di cui alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo» (COM (2008) 852 definitivo, dell'11 dicembre 2008).

In particolare, nel citato Libro verde si legge che «la strategia attuale in materia di progetti prioritari potrebbe evolvere verso una strategia riguardante una rete prioritaria. Questa strategia consentirebbe inoltre di incorporare in modo più sistematico i nodi (che spesso sono la causa principale di congestione e di altri problemi), i porti e gli aeroporti in quanto punti di ingresso nella rete e principali punti di interconnessione intermodale che favoriscono una forte integrazione della rete».

Emerge un orientamento dell'Unione europea finalizzato alla costruzione di una «strategia di coordinamento per corridoio», che dovrebbe coinvolgere tutti i soggetti interessati: autorità nazionali, fornitori di infrastruttura, operatori di servizi, utenti ed istituzioni regionali e locali.

Questo orientamento è reso ancor più esplicito dalla citata proposta di regolamento su una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Tra gli obiettivi di questa proposta normativa c'è la messa a disposizione delle imprese ferroviarie di un numero sufficiente di piattaforme intermodali capaci di offrire servizi di qualità

funzionali allo sviluppo del trasporto combinato.

La proposta di regolamento assegna agli Stati membri l'obbligo di creare corridoi merci nell'ambito delle reti transeuropee. Gli stessi Stati devono individuare tali corridoi, all'interno di una procedura validata dalla Commissione europea. In questo ambito viene introdotto il concetto di terminale strategico, come il «terminale del corridoio merci aperto a tutti gli operatori che gioca un importante ruolo nel trasporto ferroviario delle merci lungo il corridoio merci».

L'organismo di governo del corridoio, in base all'articolo 9 della citata proposta di regolamento, definirà la strategia per lo sviluppo del terminali strategici in modo tale da consentire che siano coerenti con i bisogni del trasporto ferroviario merci che si sviluppa lungo il corridoio.

Insomma, mentre in Italia si è avviato un percorso di devoluzione della potestà normativa sugli interporti alle regioni, a livello di Unione europea si delinea uno scenario normativo che assegna agli Stati membri il compito di individuare i terminali strategici per lo scambio modale, nell'ambito dello sviluppo dei corridoi europei di trasporto delle merci.

In sintesi, rispetto ad una potestà normativa esclusivamente nazionale sugli interporti, propria della legge n. 240 del 1990, e ad un successivo passaggio delle competenze alle regioni su tale materia (a partire dal 1997), ora si delinea, nella prospettiva dei prossimi anni, un ruolo della politica europea dei trasporti nella programmazione dei terminali strategici, ed un loro peso rilevante nella costruzione dei corridoi europei per il trasporto combinato delle merci.

Di questo scenario occorrerà tenere conto, soprattutto per evitare che la competenza delle regioni italiane in materia di interporti replichi la frammentazione nella costruzione di nuovi interporti e di nuove piattaforme logistiche; frammentazione che potrebbe condurre ad uno spiazzamento competitivo

della rete nazionale degli interporti rispetto alla rete europea delle piattaforme logistiche che sarà costituita nei prossimi anni.

A tale riguardo, una legge di riordino degli interporti e delle piattaforme logistiche, comunque già assegnata alla responsabilità del Governo dalla legge 5 marzo 2001, n. 57, dovrebbe affrontare almeno le seguenti questioni:

1) definire i concetti di piattaforma logistica territoriale e di interporto, anche nella logica del disegno europeo di politica dei trasporti, inserendo la rete dei terminali strategici nazionali nel *network* dell'Unione europea dei collegamenti e dei corridoi:

a) per piattaforma logistica territoriale si intende il compendio delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale nel suo insieme, prioritariamente 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 si intende un complesso organico di infrastrutture e servizi integrati, gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità. Un interporto deve comprendere almeno un *terminal* ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi, operando un numero non inferiore a dieci coppie di treni settimanali, e deve essere collegato con porti, viabilità di grande comunicazione ed aeroporti;

2) riordinare le competenze in materia di pianificazione per le piattaforme logistiche territoriali tra i tre livelli (Unione europea, nazionale e regionale) e di conseguenza per gli interporti, assegnando allo Stato sia il compito di definire i «terminali strategici» funzionali ai corridoi europei di trasporto merci, sia il compito di definire i requisiti delle piattaforme logistiche integrate su

base sovra-regionale con l'obiettivo di favorire la sostenibilità economica del trasporto intermodale attraverso la concentrazione e la specializzazione dei traffici;

3) lasciare invece alle regioni il compito di autorizzare la costruzione e la gestione di un interporto, coerentemente con il quadro nazionale e dell'Unione europea che emerge dalla definizione dei terminali strategici della stessa Unione e dai criteri fissati per l'ottimale organizzazione delle piattaforme logistiche integrate;

4) assegnare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il riconoscimento delle piattaforme logistiche esistenti e la localizzazione di nuove eventuali piattaforme, mediante lo strumento del programma nazionale per lo sviluppo dell'intermodalità, che deve essere contenuto all'interno del piano generale dei trasporti e della logistica. Il programma nazionale per lo sviluppo della intermodalità è sottoposto al parere obbligatorio della Conferenza unificata e dovrà definire il nuovo assetto logistico del sistema Paese e pertanto in modo preciso i «terminali strategici» (grandi *hub*) di attrazione e di accesso per il combinato terrestre nazionale e internazionale, i terminali ferroviari di concentrazione dei traffici anche per il combinato marittimo. Determinante sarà il collegamento tra le strutture portuali e gli interporti, finalizzato allo sviluppo dei *terminal* intermodali privilegiando il migliore sfruttamento degli impianti esistenti, piuttosto che la costruzione di nuovi, favorendone comunque la integrazione dell'attività nel caso di compresenza di diversi impianti gestiti da soggetti diversi nei territori di riferimento delle singole piattaforme logistiche territoriali;

5) fissare i requisiti delle piattaforme logistiche territoriali per quanto riguarda gli interporti: all'interno di ciascuna piattaforma logistica debbono essere individuati dalle regioni un numero definito di interporti operativi, secondo le indicazioni contenute negli strumenti di programmazione nazionale e

dell'Unione europea, prevedendo la costruzione di un nuovo interporto solo se chiaramente funzionale a ricevere ed a formare almeno dieci coppie di treni settimanali e in presenza di una rete ferroviaria adeguata a tale esigenza e certificata dal relativo gestore;

6) istituire, tra le regioni interessate da una piattaforma logistica territoriale, un organismo di coordinamento strategico, formato dagli assessori ai trasporti ed alla mobilità delle regioni stesse; a tale organismo è assegnato il ruolo di cerniera tra gli indirizzi nazionali della politica dei trasporti ed i piani regionali delle singole istituzioni territoriali, per fare in modo che la somma degli interporti definiti dalle differenti pianificazioni regionali non sia superiore ai vincoli stabiliti dalla legge;

7) limitare l'ambito del finanziamento; contributi finanziari pubblici destinati al potenziamento infrastrutturale possono essere assegnati solo agli interporti definiti dalla legge e compresi all'interno della pianificazione nazionale e regionale; in tal modo da un lato si concentra l'assegnazione delle risorse alle sole piattaforme veramente strategiche per lo sviluppo complessivo del Paese, dall'altro si evita che nascano nuove infrastrutture logistiche, infrastrutture che generano dispersione anziché concentrazione dei flussi di traffico, condizione indispensabile per assicurare qualità ed economicità al processo di erogazione del servizio di trasporto ed allo scambio tra le diverse modalità (nella fase iniziale potrebbero essere trasferite ad un apposito fondo tutte le risorse *ex lege* n. 240 del 1990 non convenzionate alla data del 31 dicembre 2009 e non utilizzate ad una data da definire); prevedere comunque l'erogazione dei contributi a favore del traffico intermodale, soprattutto nella fase di *start-up* di nuovi collegamenti e nella ipotesi di integrazione tra porti e interporti.

8) specificare e ribadire la natura giuridica privatistica di un interporto, le cui atti-

vità rientrano nelle attività di prestazioni di servizi aventi natura commerciale, per assicurare quel necessario modello gestionale flessibile ed orientato alla efficienza e all'efficacia delle azioni, indispensabile per offrire una risposta tempestiva e di qualità alla domanda da parte degli operatori del trasporto che si insediano in questa infrastruttura;

9) favorire l'insediamento negli interporti di centri per lo stoccaggio di rifiuti e di materie prime seconde, in modo tale da favorire, per questa tipologia di merci, il ricorso a soluzioni di trasporto intermodale, minimizzando le rotture di carico e la dispersione logistica;

10) incentivare, mediante strumenti di agevolazione fiscale, la localizzazione, all'interno degli interporti, di insediamenti manifatturieri ad alto contenuto logistico, per favorire l'accesso a soluzioni di trasporto immediatamente disponibili *in loco*.

Il presente disegno di legge si propone di colmare la lacuna attuale costituita dalla mancanza di una legge-quadro sugli interporti e le piattaforme territoriali logistiche. Si tratta, infatti, di materia rientrante nell'ambito di «porti e aeroporti civili» nonché «grandi reti di trasporto e di navigazione», cioè di una materia qualificata come di competenza legislativa concorrente dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione; è quindi riservata allo Stato la determinazione dei relativi principi fondamentali.

Una vera legge quadro, pertanto, non si è sino ad ora mai avuta, malgrado la sempre crescente importanza della materia.

L'opportunità della definizione in una cornice di principi vincolanti per la legislazione regionale è dovuta soprattutto alla esigenza di evitare la dispersione di risorse che potrebbe conseguire a una incontrollata proliferazione di interporti, che ne diminuirebbe la economicità e comporterebbe un inutile consumo di territorio.

In particolare l'articolo 1 è diretto a dare un'aggiornata definizione di piattaforma logistica territoriale e di interporto e a fissare i requisiti minimi di autosufficienza economico-gestionale.

L'articolo 2 intende chiarire l'ordine delle competenze e superare possibili incongruenze con la disciplina derivante dalla pianificazione urbanistica.

L'articolo 3 regola procedimento e condizioni per il riconoscimento di un interporto.

L'articolo 4 delinea le competenze del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

L'articolo 6 mira a rendere più snelle le procedure per la realizzazione degli interventi.

L'articolo 7 affronta il delicato problema della disciplina dei rifiuti derivanti dalle eventuali trasformazioni che si dovessero rendere necessarie nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

L'articolo 8, infine, prevede una necessaria autonomia di disciplina degli *standard* urbanistici di quelle infrastrutture particolarissime che sono le piattaforme logistiche territoriali e gli interporti.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### 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 nel trasporto 7 aprile 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993;

b) alla ricognizione delle infrastrutture intermodali.

2. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere, da rendere entro venti giorni dalla richiesta, della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, all'uopo integrata con la partecipazione di rappresentanti degli interporti nonché delle imprese e degli operatori ferroviari o intermo-



dali 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 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010.

6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, secondo criteri volti alla costituzione di un sistema a rete degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2, nonché all'individuazione di nuove infrastrutture intermodali, sulla base delle risultanze dell'attività di ricognizione di cui al comma 1 e del Piano generale per l'intermodalità approvato ai sensi del comma 3 del presente articolo.

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

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

### 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 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 ae-

reo nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci;

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

2. Con regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti la composizione, l'organizzazione, il funzionamento e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, nel rispetto dei seguenti principi:

a) il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o da un suo delegato;

b) fanno parte del Comitato, quali membri di diritto, i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali;

c) la composizione, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato sono disciplinati in funzione degli ambiti territoriali interessati dalle iniziative volte alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, anche prevedendo la costituzione di appositi sottocomitati;

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

3. All'articolo 46, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo le parole: «attraverso atti d'intesa e di coordinamento con» sono inserite le seguenti: «il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica».

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

#### Art. 5.

##### *(Natura della gestione degli interporti)*

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

2. I soggetti che gestiscono interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro. In ogni caso, l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulla contabilità di Stato e dal codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. I predetti soggetti provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti al sensi del 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, al 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 2013, 2014 e 2015. Per gli anni successivi al 2015, si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera e), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

#### 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 diversificazione 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 territo-

riali, come definite all'articolo 1, comma 4, lettera a).

Art. 9.

*(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente 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 per l'anno 2013 l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze e per gli anni 2014 e 2015 l'accantonamento relativo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

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

