

Audizione

VI COMMISSIONE

(FINANZE)

Camera dei Deputati

Roma, 29 ottobre 2018

Relazione illustrativa al disegno di “legge quadro in materia di Interporti”

Il presente provvedimento si inquadra nella necessità di fornire una solida disciplina generale in materia di Interporti e di rete interportuale. Tale previsione si rende ormai impellente a causa del ruolo sempre più rilevante assunto nel corso del tempo dagli enti interportuali, anche alla luce delle operazioni intermodali svolte in combinazione con le infrastrutture, nazionali e non, che si occupano di attività di trasporto e logistica. Questa disciplina organica persegue dunque l’obiettivo di incrementare e potenziare, in maniera ampia e proficua, l’organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali, nel rispetto dei principi di economia, efficienza e trasparenza.

Dato il ruolo strategico ricoperto dagli Interporti, nel perseguimento di politiche di sviluppo e modernizzazione del Paese, nonché di interessi pubblici di livello generale, è apparso doveroso, in via preliminare, precisare l’ambito di applicazione del provvedimento, esplicitare nel dettaglio le finalità perseguite dallo stesso, offrire inoltre una serie di definizioni preliminari utili alla individuazione oggettiva degli Interporti e dei procedimenti amministrativi di maggior rilievo (articolo 1).

Da un punto di vista operativo, la legge quadro in materia di Interporti provvede a disciplinare le interazioni tra i vari Organi politici in vista delle attività di ricognizione e programmazione degli Interporti già esistenti e nuovi (articolo 2), per poi elencare i requisiti che devono dirsi congiuntamente sussistenti ai fini dell’individuazione dell’ente interportuale (articolo 3).

Un ruolo sicuramente decisivo è svolto dal Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica, di cui vengono disciplinate le funzioni, la composizione e lo svolgimento delle riunioni (articolo 4); altrettanto importante è il regime giuridico e normativo che informa l’assetto dei soggetti che gestiscono gli Interporti, con

particolare attenzione alla realizzazione delle strutture necessarie, all'utilizzo degli strumenti economici finanziari, al godimento dei diritti reali (articolo 5).

Al fine di rafforzare lo sviluppo degli Interporti, potenziare la rete intermodale e garantire un più efficiente collegamento e coordinamento nel contesto della rete ferroviaria interportuale, si demanda a specifici atti che saranno adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica (articolo 6).

Allo scopo di conformare le attività imprenditoriali al pieno rispetto del contesto ambientale e territoriale, appaiono estremamente importanti le disposizioni dettate in tema di gestione dei rifiuti speciali, volte alla assoluta osservanza della normativa vigente a livello nazionale ed europeo (articolo 7), nonché quelle che compongono la disciplina inerente ai profili urbanistici, squisitamente ambientali, tributari e impositivi (articolo 8) e quelle che delineano le procedure di valutazione dell'impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica (articolo 9).

Infine, la copertura finanziaria degli interventi previsti dal provvedimento è garantita nel dettaglio secondo quanto sancito dalla relativa disposizione (articolo 10), mentre la parte conclusiva della legge si occupa del coordinamento con le altre norme vigenti e prevede le necessarie attività di adeguamento da parte delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano (articolo 11).

Art. 1 (Ambito di applicazione e definizioni)

Il provvedimento in questione introduce l'oggetto trattato richiamandosi a quanto espresso dall'art. 117, terzo comma, della Costituzione, ossia al complesso delle materie che l'assetto costituzionale attribuisce alla c.d. legislazione concorrente.

L'articolo prosegue poi con la puntuale elencazione delle finalità che la legge persegue in attuazione degli obiettivi prefissati: si tratta di una serie di punti (dalla lett. a alla lett. g), volti complessivamente a favorire lo sviluppo delle attività interportuali e a garantire un'organizzazione sempre più efficiente della rete infrastrutturale, in vista di interessi pubblici primari e salvaguardando le

competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Provincie Autonome di Trento e di Bolzano, secondo le rispettive regolamentazioni statutarie ed attuative.

Vengono inoltre fornite alcune definizioni dal carattere imprescindibile per una piena comprensione della nuova regolamentazione interportuale, poiché “l’interporto” viene ad essere individuato attraverso una locuzione tecnico-operativa al tempo stesso chiara ed oggettiva, tale da farne emergere limpidamente i tratti essenziali (complesso strutturale, gestione imprenditoriale, obiettivo e finalità, collegamenti esterni); vengono altresì delineati il “Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica” e le procedure di “valutazione ambientale dei progetti (VIA)” e “valutazione ambientale strategica di piani e programmi (VAS)”, con il richiamo alla fonte che disciplina tali procedimenti in maniera diretta (D.lgs. 3 aprile 2006, n.152).

L’articolo provvede poi alla concreta enumerazione dei soggetti (n. 24) che si occupano della gestione degli Interporti, attualmente individuati a seguito delle attività di ricognizione previamente disposte, enfatizzando il ruolo primario attribuito, a livello nazionale e nel perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale, agli Interporti e alla relativa rete infrastrutturale.

L’ultimo comma aggiunge un innovativo sistema di aggiornamento del novero dei soggetti gestori degli Interporti, da attivarsi con cadenza triennale e demandato al competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Art. 2 (Programmazione degli Interporti)

L’articolo in oggetto svolge un ruolo primario nella disciplina dell’attività di programmazione degli Interporti.

Il nucleo di tale programmazione è rappresentato dal Piano generale per l’Intermodalità, la cui elaborazione, ad opera del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è preceduta da una fase di ricognizione riguardante gli Interporti già esistenti e quelli costituendi ai sensi di legge, svolta attraverso l’acquisizione di un parere da parte del Comitato nazionale per l’Intermodalità e la logistica; le Commissioni parlamentari competenti per materia saranno poi chiamate a fornire,

sullo schema di decreto, il proprio parere, la cui mancata espressione non è comunque ostativa all'adozione definitiva.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, può provvedere, tramite uno o più decreti e previo controllo dei relativi requisiti, all'individuazione di nuovi Interporti.

Art. 3 (Requisiti degli interporti)

L'articolo 3 interviene enunciando i requisiti, richiesti in maniera congiunta, cui è subordinata l'individuazione di un nuovo Interporto.

La disposizione prevede altresì una serie di ulteriori elementi che, nel rispetto del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, devono essere contemplati dal progetto di un nuovo Interporto e che possono essere ricondotti non tanto a profili di collegamento esterno (come per il periodo precedente), quanto a elementi organizzativi e/o operativi "interni" al complesso interportuale

Infine, si stabilisce in maniera perentoria come le attività di progettazione/realizzazione di un Interporto devono sempre rispondere a criteri di trasparenza, omogeneità, sicurezza ed efficienza energetica.

Art. 4 (Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

Ad integrazione di quanto già disposto a livello definitorio ai sensi dell'articolo 1, l'articolo 4 si preoccupa di disciplinare nel dettaglio le attività proprie del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, precipuamente consistenti nel compito di indirizzare, programmare, coadiuvare a livello generale e coordinare il complesso delle *"iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, 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"*. Nel rispetto di una serie di principi di regolarità e funzionalità amministrativa, elencati puntualmente dalla disposizione in commento, si prevede l'emanazione, tramite apposito decreto ministeriale, di un regolamento in grado di definire compiutamente la

composizione, l'organizzazione, il funzionamento, nonché la disciplina amministrativa e contabile del Comitato.

Infine, oltre ad un intervento specificativo-additivo operante sull'articolo 46, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, l'articolo si conclude con la previsione secondo cui, dall'attuazione della norma stessa, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 5 (Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)

L'articolo 5 della presente legge esordisce definendo l'attività di gestione di un Interporto, che viene inquadrata quale prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e rientra tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale. Si stabilisce dunque che i soggetti gestori agiscono in regime di diritto privato, con l'esplicita abrogazione, disposta a partire dalla data di approvazione della legge, dell'esercizio delle attività interportuali in regime concessorio.

Ai soggetti gestori è altresì assegnato il compito di realizzare le strutture relative ai nuovi Interporti ai sensi e nel rispetto dell'articolo 3, commi 1 e 2, della legge, nonché, qualora possibile in base alle esigenze di equilibrio di bilancio, quello di adeguare, sotto un profilo strutturale, gli Interporti già operativi e gli Interporti in fase di realizzazione.

L'articolo garantisce altresì una applicazione del proprio disposto che risulti compatibile con la natura giuridica dei Interporti i quali, alla data di entrata in vigore della legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico.

“Al fine di garantire la certezza degli strumenti economici finanziari utilizzati per la realizzazione degli Interporti”, si prevede da ultimo che gli enti pubblici concedenti costituiscano un diritto di superficie, ai sensi dell'art. 952 e seguenti del codice civile, a vantaggio dei soggetti gestori di ogni singolo Interporto interessato.

Tale diritto viene minuziosamente disciplinato a livello operativo, in ordine, ad esempio, alle facoltà di godimento, alla durata, alla valutazione del valore delle

operazioni economiche connesse nonché alla possibilità di riscatto delle aree di proprietà del concedente.

Art. 6 (Potenziamento degli interporti, della Intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)

Questa disposizione è necessariamente connessa a quanto previsto, in tema di programmazione, dall'articolo 2 illustrato in precedenza.

Si introduce infatti un meccanismo periodico secondo cui, 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, individua, seguendo un ordine prioritario, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli Interporti, allo scopo di garantire l'efficienza della azione amministrativa nei limiti delle risorse disponibili.

A tal fine si autorizza una spesa minima di 10 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2018-2020 e si stabiliscono altresì i criteri di priorità da tener presenti nell'individuazione e nel finanziamento dei progetti.

Si demanda inoltre ad un regolamento da adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e previa intesa in sede di Conferenza Unificata, la puntuale disciplina della commisurazione delle risorse finanziarie, delle modalità e delle procedure volte all'attuazione e alla gestione dei progetti individuati ai sensi del presente articolo.

A fini di celerità, i progetti di realizzazione e sviluppo, elaborati sulla base del Piano generale per l'Intermodalità, vengono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (D. Lgs. n. 267/2000).

Nello specifico, la disposizione in commento precisa quali sono i soggetti legittimati a partecipare al suddetto accordo di programma e definisce le cause di decadenza - con eventuale successiva riallocazione delle risorse finanziarie - rinvenibili nella mancata approvazione dell'accordo entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza di cui comma 3 dell'articolo 34 del citato Testo

unico nonché nella mancata ratifica, da parte del Consiglio comunale, dell'adesione del Sindaco ai sensi del comma 5 del medesimo articolo.

Si precisa in via ulteriore come, nel pieno rispetto della normativa europea vigente in materia (si veda in particolare la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio), il gestore della rete ferroviaria italiana ha l'onere di pianificare l'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale mediante apposito programma, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su proposta del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Si prevede infine la sottoscrizione, tra gli Interporti (anche congiunti) e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. quale gestore della rete ferroviaria italiana, di appositi contratti di adeguamento agli standard tecnici europei dettati in materia.

Art. 7 (Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose)

L'articolo 7 dimostra la necessità di una previsione specifica in relazione ad una tematica molto delicata quale è la gestione e lo smaltimento dei rifiuti, specialmente con riguardo ai rifiuti speciali e alle merci pericolose

Le modalità di gestione di tali elementi sono disciplinate, nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente sul punto, 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.

Art. 8 (Disciplina urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti)

In tema di razionalizzare dello sfruttamento territoriale e di riduzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto, l'articolo prevede un'attività congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, i quali concedono un contributo agli enti locali che, tramite i propri piani regolatori, a partire dalla entrata in vigore della presente legge, prevedano l'insediamento delle attività imprenditoriali logistiche all'interno delle aree interportuali che insistono sul proprio territorio.

Ai medesimi fini è concesso, da parte degli stessi Ministeri, un contributo ai Comuni che incentivano i progetti elaborati a livello locale allo scopo di diminuire l'impatto ambientale dell'attività di trasporto relativa alla distribuzione logistica urbana proveniente dalle aree interportuali che insistono sul territorio comunale.

Un regolamento adottato con decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza Unificata, si preoccuperà di determinare la commisurazione delle risorse finanziarie, le modalità e le procedure per l'attuazione dell'articolo 8.

Successivamente, l'articolo in oggetto contempla una serie di previsioni di carattere catastale e alcune agevolazioni sotto il profilo fiscale e impositivo, come l'esenzione dal contributo di costruzione (art. 17 del d.P.R. n. 380/2001 e s.m.i), dagli oneri concessori, dalle imposte in materia di gestione dei rifiuti, purché i relativi servizi siano svolti da soggetti qualificati.

È altresì previsto che l'imposta Municipale Unica non si applichi alle unità immobiliari terreni e/o fabbricati appartenenti a qualsiasi titolo ai soggetti gestori degli Interporti.

Vengono definite le attività, effettuate all'interno del perimetro (da determinare con atti propri) delle aree interportuali, che non costituiscono mutamento rilevante della destinazione d'uso.

Per la realizzazione o ampliamento e gestione di un Interporto si deroga all'applicazione delle norme contenute dagli artt. 24-28 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i..

Una novità di sicuro rilievo è rappresentata, in vista della creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree interportuali, dall'istituzione della Zona logistica semplificata, all'interno della quale le nuove imprese e quelle già esistenti possono fruire delle procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

Art. 9 (Procedura di valutazione dell'impatto ambientale e procedura di valutazione ambientale strategica)

L'articolo 9 integra le definizioni previste, in tema di VIA e VAS, dall'articolo 1 della legge.

Le relative procedure sono disciplinate con richiamo alle fonti che le prevedono in maniera diretta, secondo le modalità previste dalla dal D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152.

Art. 10 (Copertura finanziaria)

L'articolo prevede le modalità da attivare per far fronte agli oneri derivanti dagli articoli 7, comma 2, e 9 commi 1 e 2 della legge.

Da un lato è prevista una corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2018 e 2019, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2018, 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 2017, dall'altro è reso possibile l'accesso ai fondi di cui all'art. 1, comma 648 della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

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

Il profilo conclusivo, volto alla creazione di una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro-intermodalità, contempla, per la realizzazione di opere e di lavori negli Interporti, la corresponsione di un contributo pari al cinque per cento dei diritti e delle imposte accertati annualmente dall'Ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dello Stato, da versarsi in favore dei singoli soggetti gestori degli Interporti.

Art. 11 (Disposizioni generali)

L'articolo 11, che chiude la legge presentata, prevede una serie di profili di raccordo normativo, abrogando gli articoli 1, 2, 4 e 5 e da 7 a 10 della legge 4

agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, nonché l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204.

Vengono altresì fatti salvi i procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della legge ai sensi delle disposizioni abrogande, nonché gli effetti da esse prodotti.

Si stabilisce infine il meccanismo di adeguamento, da parte delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, delle pertinenti disposizioni in modo da assicurare conformità e compatibilità alla legge quadro.

Il Presidente

Dott. Matteo Gasparato

**Legge quadro in materia di 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 della loro rete.
2. In attuazione di quanto disposto dal comma 1, la presente legge persegue le seguenti finalità:
 - a) favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, svolgendo funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale e valorizzando la rete esistente degli interporti di cui alla Legge 9 agosto 1990 n. 240 e successive modifiche ed integrazioni;
 - b) migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto in una prospettiva di sviluppo e di connessione tra le reti infrastrutturali in ambito nazionale e europeo;
 - c) sostenere, di intesa e nel rispetto del piano nazionale della portualità e della logistica, la realizzazione coordinata dei corridoi intermodali che costituiscono l'asse portante della Trans European Network - Transport (TEN - T), così come definita dal Regolamento Europeo 1315/2013;
 - d) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;
 - e) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e logistica;
 - f) promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica;
3. In ogni caso, sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle provincie 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 «interporto», il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici, in ogni caso comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti, e viabilità di grande comunicazione.

- b) per «Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica» l'organismo, che sarà istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le funzioni di cui all'articolo 3;
- c) per valutazione ambientale dei progetti (VIA): il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto, secondo le disposizioni di cui al titolo III della parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, ai fini dell'individualizzazione delle soluzioni più idonee al perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 4, commi 3 e 4, lettera b) del medesimo Decreto;
- d) valutazione ambientale strategica di piani e programmi (VAS): il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;
5. A seguito di ricognizione degli atti convenzionali stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ogni singolo soggetto gestore di Interporti, concernenti gli interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci di cui alla Legge 9 agosto 1990 n. 240 e successive modificazioni ed integrazioni apportate con legge 30 maggio 1995 n. 204, i soggetti gestori di ogni singolo interporto sono così individuati:
- 1) Società [Interporto Bologna S.p.A.](#);
 - 2) Società [Interporto Regionale della Puglia S.p.A.](#);
 - 3) Società [Interporti Siciliani S.p.A.](#);
 - 4) Società [Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.](#);
 - 5) Società [Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.](#);
 - 6) Società [Interporto Sud Europa S.p.A.](#);
 - 7) Società [Interporto Campano S.p.A.](#);
 - 8) Società [Centro Interportuale Merci CIM S.p.A.](#);
 - 9) Società [Polo Logistico Integrato di Mortara S.p.A.](#);
 - 10) Società [Interporto Centro Italia Orte S.p.A.](#);
 - 11) Società [Interporto di Padova S.p.A.](#);
 - 12) Società [Ce.P.I.M S.p.A. - Interporto di Parma](#);
 - 13) Società [Interporto Val Pescara S.p.A.](#);
 - 14) Società [Portogruaro Interporto S.p.A.](#);
 - 15) Società [Interporto della Toscana Centrale S.p.A.](#);
 - 16) Società [Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.](#);

- 17) Società [Interporto di Rovigo S.p.A.](#);
 - 18) Società [S.I.T.O. S.p.A.](#);
 - 19) Società [Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A.](#);
 - 20) Società [Interporto di Vado I.O. S.p.A.](#);
 - 21) Società [Interporto di Venezia S.p.A.](#);
 - 22) [Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa](#);
 - 23) Società [Interporto di Trieste S.p.A.](#);
 - 24) Società [Interporto di Jesi S.p.A.](#);
6. Gli Interporti, gestiti dai soggetti di cui al precedente comma 5 alla data della presente legge, sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale.
7. La rete degli interporti costituisce, nel suo insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale.
8. E' demandato al competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'aggiornamento periodico triennale dei soggetti gestori degli Interporti di cui al precedente comma 5.

Art. 2

(Programmazione degli Interporti)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'elaborazione del Piano di cui ai successivi commi da 2 a 4 del presente articolo, 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 alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione rispondenti alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica 7 aprile 1993, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.111 del 14 maggio 1993.
2. Il 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. Lo schema del decreto di cui al comma 2 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.
4. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più propri decreti, di concerto con il Ministro

dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, secondo criteri volti alla costituzione di un sistema atto ad implementare la funzionalità della rete degli interporti, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2.

Art. 3

(Requisiti degli interporti)

1. L'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza congiunta 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 corridoi trans europei di trasporto;
 - f) in via prioritaria, potenziamento e riutilizzazione di strutture preesistenti e, in ogni caso, individuazione dei siti in aree già bonificate;
 - g) presenza di adeguata sostenibilità finanziaria e di flussi attuali e previsti.
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, regolato da opportuno contratto di raccordo con la Soc. RFI SpA, idoneo a formare o ricevere treni completi, aventi caratteristiche compatibili con l'ottimale sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria destinata ad alimentare l'interporto;
 - b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;
 - c) un servizio doganale, qualora l'infrastruttura puntuale abbia flussi di traffico extra - comunitario;
 - d) un centro direzionale;
 - e) un'area 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 garantiscono la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori.
3. La progettazione e la realizzazione 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 nonché di risparmio energetico.

Art. 4

(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

1. Ferme restando le competenze delle Autorità di sistema portuale, il comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità con gli obiettivi di cui all'articolo 1, svolge il seguente compito:
 - a) di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, 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;
2. Con regolamento emanato con decreto del Ministero 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, il Presidente dell'Unione Interporti Riuniti (UIR), i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicati gli interporti, nonché i presidenti degli interporti medesimi o i rispettivi delegati;
 - c) La composizione, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato sono disciplinati in funzione degli ambiti territoriali interessati dalle iniziative volte alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti anche prevedendo la costituzione di appositi sottocomitati.
3. Alle riunioni del Comitato possono partecipare con solo diritto di intervento i sindaci ed i presidenti delle autorità di sistema 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.

Art. 5

(Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)

1. La gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale rientrante tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale. I soggetti che gestiscono gli interporti agiscono, conseguentemente, in regime di diritto privato.
2. 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. 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.
4. Al fine di garantire la certezza degli strumenti economici finanziari utilizzati per la realizzazione degli Interporti, gli enti pubblici concedenti costituiscono un diritto di superficie ai sensi dell'art. 952 e seguenti del codice civile e seguenti, in favore dei soggetti gestori di ogni singolo interporto interessato, e già convenzionati con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il termine della durata del diritto di superficie dovrà essere individuato ex ante e la durata indicata deve tener conto del valore degli investimenti effettuati per le opere realizzate dai soggetti gestori nonché l'ammortamento dei costi da questi già sostenuti. Nel rispetto di tali criteri, la valutazione sulla congruità dell'operazione economica finanziaria in correlazione alla durata indicata del diritto di superficie deve essere effettuata tramite una perizia di stima asseverata e giurata da un tecnico abilitato. Tale perizia è volta a definire un piano economico finanziario in relazione ai costi sostenuti ed ai ricavi attesi dalla gestione delle opere realizzate, alla misura degli oneri sostenuti e non ancora ammortizzati attraverso la gestione stessa.
5. I singoli soggetti gestori degli interporti interessati possono riscattare le aree dagli enti concedenti trasformando così, a seguito di esplicita richiesta, il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili: in tal caso sarà applicato l'iter procedurale previsto dall'art. 31, commi 45, 46, 47 e 48 della Legge 23 dicembre 1998, n. 448.

Art. 6

(Potenziamento degli interporti, della Intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)

- 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.

- 2) Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1, è autorizzata la spesa minima di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020. 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 e), e del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.
- 3) La commisurazione delle risorse finanziarie, le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2 del presente articolo sono disciplinate, previa intesa in sede di Conferenza Unificata, con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.
- 4) Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi, i progetti di cui al comma 1 del presente articolo, elaborati sulla base del Piano generale per l'Intermodalità, 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.
- 5) All'accordo di programma partecipano i presidenti degli interporti nel cui ambito territoriale sono ubicati gli interporti. Se l'accordo di programma non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza di cui 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 del presente articolo. Le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al presente articolo.
- 6) Coerentemente con le finalità di cui all'articolo 1, comma 2°, per potenziare la capacità dei flussi della rete ferroviaria degli interporti ed in attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112), il gestore della rete ferroviaria italiana pianifica l'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale con apposito programma, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su proposta del Comitato nazionale per l'Intermodalità e la logistica.

7) Gli interporti, singolarmente e/o loro aggregazioni, sottoscrivono con la soc. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in qualità di gestore della rete ferroviaria, appositi contratti per procedere all'adeguamento agli standard europei in materia di:

- a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete cui i terminal interportuali sono raccordati;
- b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.

Art. 7

(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose)

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 degli interporti.

Art. 8

(Disciplina urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti)

1. Ai fini di razionalizzare lo sfruttamento del territorio, nonché di ridurre l'impatto ambientale delle attività di trasporto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, concedono un contributo agli enti locali che, tramite i propri piani regolatori, a partire dalla entrata in vigore della presente legge, prevedano l'insediamento delle attività imprenditoriali logistiche all'interno delle aree interportuali che insistono sul proprio territorio.
2. Ai medesimi fini di cui al comma 1 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, concedono un contributo ai Comuni che incentivano i progetti elaborati a livello locale per la diminuzione dell'impatto ambientale dell'attività di trasporto inerente alla distribuzione logistica urbana proveniente dalle aree interportuali che insistono sul territorio comunale.
3. La commisurazione delle risorse finanziarie, le modalità e le procedure per l'attuazione dei commi 1 e 2 del presente articolo sono disciplinate, previa intesa in sede di Conferenza Unificata, con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. I fabbricati all'interno delle aree perimetrate degli interporti già operativi o quelli nuovi, alla data di entrata in vigore della presente legge sono accatastati in categoria catastale E/1 dei fabbricati o delle porzioni di essi che per propria destinazione d'uso sono strettamente funzionali all'esercizio dell'attività di trasporto terrestre o alla gestione della infrastruttura interportuale.
5. La realizzazione delle infrastrutture e delle opere previste nell'allegato alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica 7 aprile 1993, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993, sono esenti dal contributo di costruzione come sancito dall'art. 17 del DPR 380/2001 e s.m.i. - e sono altresì esenti dagli oneri concessori.
6. La produzione di rifiuti speciali, gli imballaggi terziari, da attività commerciali nell'ambito di attività intermodale di carico e scarico, di trasbordo, di magazzinaggio e connessi, di soste tecniche all'interno degli scali ferroviari, nelle aree interportuali, impianti di terminalizzazione e scali merci, effettuata da soggetti gestori degli interporti, è esente dalle vigenti tassazioni e ogni altra imposta, purché il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti stessi sia gestito direttamente o tramite soggetti qualificati e specializzati; l'esenzione è estesa anche agli affidatari che operano all'interno delle infrastrutture interportuali.
7. L'imposta Municipale Unica non si applica alle unità immobiliari terreni e/o fabbricati appartenenti a qualsiasi titolo ai soggetti gestori degli interporti.
8. All'interno del perimetro delle aree interportuali non costituisce mutamento rilevante della destinazione d'uso ogni forma di utilizzo dell'immobile o della singola unità immobiliare diversa da quella originaria, ancorché non accompagnata dall'esecuzione di opere edilizie, purché tale da comportare l'assegnazione dell'immobile o dell'unità immobiliare considerati ad una diversa categoria funzionale, ovvero tra quella produttiva - direzionale e quella commerciale.
9. I soggetti gestori degli interporti, determinano con propri atti, i perimetri delle aree interportuali.
10. Per la realizzazione o ampliamento e gestione di un Interporto non si applicano le norme contenute dall'articolo 24 all'articolo 28 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i..
11. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree interportuali di cui al precedente comma 9, è prevista l'istituzione della Zona logistica semplificata.
12. Le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata di cui al precedente comma, fruiscono delle procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

13. La Zona logistica semplificata è istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato nazionale per l'Intermodalità e la logistica, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni.

Art. 9

(Procedura di valutazione dell'impatto ambientale e procedura di valutazione ambientale strategica)

1. I progetti relativi alla costruzione di nuovi interporti sono sottoposti ad una valutazione d'impatto ambientale (VIA) di competenza statale secondo le modalità e le procedure previste dalla parte seconda del *D.lgs. 3 aprile 2006, n.152*, nonché ad una valutazione ambientale strategica (VAS) di competenza statale così come previsto dal combinato disposto dell'art. 6, comma 2, lett. a) e dell'art. 7 comma 1, del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152.
2. Ai soli fini dell'applicazione della normativa in materia di VIA e VAS e con riferimento ai soli interporti esistenti alla data della presente legge, in deroga a quanto previsto dall'art. 6, comma 7, lett. b) e comma 12 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, le modifiche o estensioni dei progetti relativi ad interporti nonché le modifiche dei piani e programmi relativi ad interporti elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazioni di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi sono soggetti alla sola valutazione ambientale strategica (VAS).

Art. 10

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dagli articoli 7, comma 2, e 9 commi 1 e 2, con minimo 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019, e 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2018 e 2019, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2018, 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 2017, allo scopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Agli oneri derivanti dagli articoli 7, comma 2 e 9 commi 1 e 2 pari a minimo 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020, si provvede anche mediante accesso ai fondi di cui all'art. 1, comma 648 della legge 28 dicembre 2015, n. 208.
3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.
4. Al fine di poter creare una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro intermodalità, per la realizzazione di opere e di lavori negli interporti viene corrisposto ai singoli soggetti gestori di interporti un contributo pari al cinque per cento dei diritti e delle

imposte accertati annualmente dall'Ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dello Stato.

Art. 11

(disposizioni generali)

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.
2. 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, nonché gli effetti prodotti dalle stesse disposizioni.
3. Le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, adeguano, qualora necessario, le proprie disposizioni in materia in conformità alla presente Legge.

Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. + 39 06 54221326
Fax + 39 06 54282926
e-mail: segreteria@unioneinterportiriuniti.org

U.I.R. - Unione Interporti Riuniti - è l'Associazione che raggruppa gli interporti italiani il cui Presidente è Matteo Gasparato.

La sua nascita (dicembre del 2003) ha permesso di avere un'unica struttura associativa del settore interportuale con l'intento di puntare proprio su una rappresentatività molto estesa e sul ruolo neutrale che gli interporti sono in grado di assumere per lanciare una strategia a 360 gradi nel mondo dei trasporti e della logistica.

Una strategia che punta a trasformare gli interporti in nodi intelligenti di una rete integrata, razionalizzando e rendendo efficiente lo scambio di informazioni fra i singoli interporti ed impegnando queste strutture, nate spesso per espresse vocazioni immobiliari e diventate collettori di merce e di traffico, anche in una integrazione fisica e tecnologica.

Lo scopo dell'Associazione è quello di promuovere e sviluppare il traffico intermodale delle merci, nonché la creazione di un raccordo stabile tra gli interporti e tutti gli altri soggetti coinvolti nelle attività logistiche. Non a caso U.I.R. aderisce al Geie Europlatforms (l'associazione europea degli interporti) e a Federtrasporto.

U.I.R. - Unione Interporti Riuniti svolge quindi attività di informazione, sensibilizzazione e sollecitazioni nei confronti degli associati, delle istituzioni legislative e governative, nonché delle categorie economiche, ponendosi come interlocutore qualificato per contribuire ad affrontare le problematiche relative allo sviluppo del sistema logistico e trasportistico nazionale.

./.

Attualmente aderiscono alla UIR 23 interporti:

Bari	(Interporto Regionale della Puglia S.p.A.)
Bologna	(Interporto Bologna S.p.A.)
Catania	(Società degli Interporti Siciliani S.p.A.)
Cervignano	(Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli S.p.A.)
Livorno	(Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.)
Marcianise	(Interporto Sud Europa S.p.A.)
Mortara	(Polo Logistico di Mortara S.p.A.)
Nola	(Interporto Campano S.p.A.)
Novara	(Centro Interportuale Merci – C.I.M. S.p.A.)
Orte	(Interporto Centro Italia S.p.A.)
Padova	(Interporto Padova S.p.A.)
Parma	(CE.P.I.M. S.p.A. – Interporto Parma)
Pescara	(Interporto di Val Pescara S.p.A.)
Portogruaro	(Portogruaro Interporto S.p.a.)
Prato	(Interporto della Toscana Centrale S.p.A.)
Rivalta Scrivia	(Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.)
Rovigo	(Interporto di Rovigo S.p.A.)
Torino	(S.I.TO. S.p.A.)
Trento	(Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A.)
Trieste	(Interporto di Trieste S.p.A.)
Vado Ligure	(Interporto di Vado I.O. S.c.p.a.)
Venezia	(Interporto di Venezia S.p.A.)
Verona	(Consorzio ZAI – Interporto Quadrante Europa)