

LEGGE 4 agosto 1990, n. 240

«Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità».

(G.U. 18 agosto 1990, n. 192)

Capo I

Norme in materia di interporti

Art. 1. — Ai fini della presente legge, per interporto si intende 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.

Art. 2. — Il comitato dei ministri di cui all'art. 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245 (1), predispone, su proposta elaborata congiuntamente dai ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, sentite le regioni interessate, uno schema di piano quinquennale degli interporti. Nello schema di piano, redatto sulla base del piano generale dei trasporti, approvato con decreto del presidente del consiglio dei ministri 10 aprile 1986, e pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986, sono indicati gli interporti di rilevanza nazionale per la cui definizione si fa riferimento al suddetto piano generale dei trasporti e ai successivi aggiornamenti (2).

2. Lo schema di piano è trasmesso alle camere per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, che si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari.

3. Il piano è adottato con decreto del ministro dei trasporti, presidente del comitato dei ministri di cui all'art. 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il decreto contenente il piano è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

4. Il piano è modificato e integrato periodicamente sulla base degli aggiornamenti del piano generale dei trasporti. Per le modifiche e le integrazioni è adottata la procedura di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. A decorrere dalla fine del secondo anno dall'approvazione del piano, il ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dei lavori pubblici, trasmette annualmente alle camere, perché sia esaminata dalle competenti commissioni permanenti, una relazione sullo stato di attuazione del piano stesso.

Art. 3. — (2 bis).

Art. 4. — L'ammissione ai contributi di cui all'articolo 6 è disposta, previa stipula di convenzione, con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. I soggetti interessati all'ammissione ai contributi dovranno, all'atto della domanda:

a) corrispondere ai requisiti di cui alla deliberazione CIPET

del 7 aprile 1993, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993;

b) avere un capitale sociale sottoscritto, nel caso si tratti di società per azioni, non inferiore a due miliardi;

c) presentare un piano finanziario per la realizzazione dell'opera che, oltre al contributo previsto dalla presente legge, preveda il maggior apporto possibile di altre risorse rese disponibili da soggetti pubblici o privati interessati alla realizzazione dell'infrastruttura;

d) prevedere, ai fini dell'ammissione a contributo una spesa per investimenti complessiva per la quale il contributo previsto dalla presente legge non superi il sessanta per cento dell'importo;

e) dichiarare il proprio impegno a presentare alle autorità competenti, nel caso in cui sia prevista la sosta di automezzi che trasportano sostanze pericolose, un rapporto di sicurezza dell'area interportuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e dal decreto del ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991, nonché dai successivi provvedimenti in materia.

2. Le domande dovranno essere corredate dal progetto preliminare, dal preventivo di spesa, dal piano finanziario dell'infrastruttura, nonché dallo studio di impatto ambientale, effettuata secondo le modalità previste dalla direttiva 85/337/CEE (3) del consiglio del 27 giugno 1985, e da uno studio specifico sugli effetti indotti dai flussi di traffico pesante nell'area di influenza dell'interporto (4).

Art. 5. — Nella convenzione di cui all'articolo 4 devono essere previsti:

a) il programma di costruzione dell'infrastruttura;

b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva, ivi comprese le infrastrutture complementari di adduzione alla infrastruttura primaria, e della esecuzione dei lavori in corso d'opera, nonché i collaudi provvisori e definitivi;

c) i contributi spettanti ai soggetti interessati secondo quanto disposto dall'art. 6;

d) l'assunzione, da parte dei soggetti interessati, di tutti gli oneri di costruzione;

e) l'assunzione da parte dei soggetti interessati, dell'esercizio;

f) i criteri di determinazione delle tariffe di prestazione dei servizi resi dagli interporti, secondo i principi di economicità della gestione.

2. Alla convenzione devono essere allegati la valutazione di impatto ambientale, effettuate secondo le modalità previste dalla direttiva 85/337/CEE (3) del consiglio del 27 giugno 1985 e uno studio specifico sugli effetti indotti dai flussi di traffico pesante nell'area di influenza dell'interporto (4).

Art. 6. — I soggetti di cui all'art. 4 sono autorizzati a contrarre mutui con istituti di credito speciale o sezioni autonome autorizzati, in relazione ad un volume di investimenti complessivo di lire 700 miliardi, in ragione di lire 50 miliardi per l'anno 1989, di lire 250 miliardi per l'anno 1990, di lire 100 miliardi

(1) Recante l'approvazione del Piano generale dei trasporti.

(2) Il comma è stato così modificato dall'art. 6 del D.L. 1 aprile 1995, n. 98. (Sta in T 11.1).

(2 bis) L'articolo è stato abrogato dal comma 4 dell'art. 6 del D.L. 1 aprile 1995, n. 98. (Sta in T 11.1).

(3) Sta in T 1.1.

(4) L'articolo è stato così sostituito dall'art. 6 del D.L. 1 aprile 1995, n. 98, nel testo modificato dalla relativa legge di conversione. (Sta in T 11.1).

per l'anno 1991 e di lire 150 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993. Le quote di mutuo non contratte in ciascun anno possono esserlo negli anni successivi (4 bis).

2. A favore dei concessionari di cui all'art. 3, il ministro dei trasporti può concedere un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre, e per la durata di quindici anni, della spesa per investimenti di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Il ministro del tesoro, su proposta elaborata congiuntamente dai ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, determina, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi di cui al presente articolo.

4. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato, con la seguente modulazione: 5 miliardi di lire per il 1989, 25 miliardi di lire per il 1990, 10 miliardi di lire per il 1991, 15 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1992 e 1993.

Art. 7. — I soggetti di cui all'art. 4, al fine di reperire l'occorrenza provvista finanziaria, sono autorizzati ad emettere obbligazioni ai sensi degli artt. 2410 e seguenti del codice civile, nonché azioni ordinarie e di godimento ai sensi degli artt. 2346 e seguenti del codice civile. Tali soggetti sono altresì autorizzati a compiere ogni operazione finanziaria ritenuta idonea, compresa l'emissione di titoli atipici, previa autorizzazione della commissione nazionale per le società e la borsa (4).

Art. 8. — Ai fini della localizzazione e della realizzazione delle opere finalizzate alla costruzione e alla gestione degli interporti di cui alla presente legge, qualora non abbia provveduto, attraverso il proprio piano regolatore generale e con variante allo stesso, l'amministrazione comunale competente, si applicano le disposizioni dell'art. 81 del decreto del presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (5), o, in alternativa, secondo gli indirizzi del piano generale dei trasporti, le norme di cui all'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142 (4) (6).

Art. 9. — I soggetti gestori degli interporti di primo livello di Bologna, Padova, Verona, Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate-Lacchiarella e Marcianise-Nola, già individuati dal piano generale dei trasporti approvato con decreto del presidente del consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario n. 36 alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986, nonché di Parma-Fontevivo e Livorno-Guasticce, individuati dall'aggiornamento del piano generale dei trasporti, approvato l'8 marzo 1990 dal comitato dei ministri di cui all'art. 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, hanno titolo a beneficiare delle provvidenze di cui alla presente legge; ad essi non si applica il regime di concessione di cui all'art. 3. L'ammissione alle provvidenze è disposta, previa stipula di convenzione, con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dei lavori pubblici.

Art. 10. — Il ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dei lavori pubblici, d'intesa con le regioni e con le società convenzionate di cui alla presente legge, istituisce osservatori regionali della movimentazione delle merci (4).

Capo II

Norme in materia di intermodalità

Art. 11. — Al fine di favorire lo sviluppo del trasporto intermodale e quindi di incrementare la produttività del sistema dei trasporti e di decongestionare la rete stradale ed autostradale nazionale, in conformità alle direttive del piano generale dei trasporti, il ministro dei trasporti può concedere, nel quinquennio 1989-1993, alle imprese o cooperative di autotrasporto di cose in conto terzi, anche riunite in consorzi costituiti dopo il 31 dicembre 1988, nonché alle imprese che controllino o siano controllate da imprese di autotrasporto di cose in conto terzi, che svolgano attività di trasporto combinato strada-rotaia, contributi straordinari per investimenti in unità di carico del tipo indicato alla lettera b) del comma 2.

2. La concessione del contributo di cui al comma 1 è subordinata alla condizione che le imprese o cooperative, anche riunite in consorzi:

a) abbiano pagato per trasporti effettuati da reti ferroviarie di paesi appartenenti alla comunità economica europea, da società appartenenti all'UIRR (*Union internationale rail route*) o dalla società *Intercontainer* di Basilea, nel triennio precedente all'anno di presentazione della domanda di contributo, corrispettivi per un importo globale non inferiore a un miliardo di lire per l'utilizzazione di servizi ferroviari connessi all'esecuzione di trasporti combinati strada-rotaia in ambito nazionale e internazionale, relativamente a merci che abbiano quale provenienza originaria l'Italia e come destinazione finale un paese appartenente alla comunità economica europea, ovvero come destinazione finale l'Italia e quale provenienza originaria un paese appartenente alla comunità economica europea;

b) siano proprietarie, al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di presentazione della domanda di contributo, di un numero, non inferiore a 100, di unità di carico idonee al trasporto combinato strada-rotaia del seguente tipo: semirimorchi con presa per pinze, sovrastrutture amovibili tipo UIC, carrozzerie intercambiabili per semirimorchi scomponibili, carri ferroviari atti al trasporto combinato, complessi bimodali.

3. Le unità di carico che impiegano tecnologie di refrigerazione senza l'utilizzo di gas clorofluorocarburi per il trasporto di derrate fresche, congelate o surgelate, sono ammesse prioritariamente, allo scopo di favorire sistemi non inquinanti, al contributo di cui al presente articolo.

Art. 12. — I contributi di cui all'art. 11 sono pari al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno di competenza per l'acquisto di nuove unità di carico del tipo indicato alla lettera b) del comma 2 dell'art. 11. La misura del contributo è elevata al 40 per cento per le imprese o cooperative, anche riunite in consorzi, individuate secondo quanto indicato all'art. 11, che al 31 dicembre dell'anno immediatamente precedente a quello di presentazione della domanda di contributo siano proprietarie di un numero di unità di carico idonee al trasporto combinato superiore a 400, e per le cooperative, anche riunite in consorzi, che abbiano in numero superiore a 100 il complesso dei soci prestatori d'opera e dei dipendenti.

2. Ai soggetti di cui al comma 1 dell'art. 11, che abbiano globalmente pagato nel quinquennio terminato il 31 dicembre 1989 corrispettivi per l'utilizzazione di servizi ferroviari del tipo indicato alla lettera a) del comma 2 dell'art. 11 per un ammontare non inferiore a 8 miliardi di lire, è concesso un contributo erogabile nel triennio 1990-1992 in rate annuali proporzionali all'importo previsionale fissato per ciascun anno

(4 bis) Il comma è stato così modificato dall'art. 6 del D.L. 1 aprile 1995, n. 98. (Sta in T 11.1).

(5) Sta in I 1.6.

(6) Sta in I 7.1.

dalla presente legge. Il contributo è commisurato al 10 per cento dell'ammontare totale dei corrispettivi pagati per trasporti effettuati nel quinquennio terminato il 31 dicembre 1989 da reti ferroviarie di paesi appartenenti alla comunità economica europea, da società appartenenti all'UIRR o dalla società *Inter-container* di Basilea. La concessione è subordinata alla presentazione di un programma pluriennale di rinnovo o potenziamento del parco di unità di carico idonee al trasporto combinato posseduto dai soggetti beneficiari, in misura non inferiore al 20 per cento della consistenza numerica di tale parco alla data di presentazione della domanda. Le unità di carico incluse in tale programma di rinnovo o potenziamento non potranno essere conteggiate agli effetti della determinazione del contributo di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Le imprese beneficiarie, all'atto dell'erogazione delle rate, dovranno dimostrare di aver dato progressiva attuazione al programma di cui al comma 2.

Art. 13. — Ai soggetti di cui al comma 1 dell'art. 11 i quali, non possedendo il requisito di cui alla lettera b) del comma 2 dello stesso articolo, intendano dotarsi di un numero di unità di carico sufficiente per acquisire il requisito stesso entro il 1990, mediante l'acquisto di unità di carico del tipo indicato alla predetta lettera b) del comma 2 dell'art. 11, possono richiedere la concessione di un contributo pari al 20 per cento della spesa.

2. Qualora le unità di carico per le quali sono stati concessi i contributi di cui agli artt. 11 e 12, nonché al comma 1 del presente articolo, venissero vendute ovvero utilizzate in difformità prima del decorso di cinque anni dalla data del loro acquisto, il contributo è revocato e il soggetto che ne abbia beneficiato sarà tenuto alla restituzione degli importi percepiti a tale titolo, maggiorati degli interessi conteggiati nella misura del tasso ufficiale di sconto.

Art. 14. — Ai fini delle disposizioni del presente capo:

a) si considera soggetta al controllo di un'altra impresa o, viceversa, esercente il controllo nei confronti di un'altra impresa, facendo parte in tal modo dello stesso gruppo, l'impresa relativamente alla quale ricorrono i requisiti di cui all'art. 2359 del codice civile;

b) la valutazione della ricorrenza delle condizioni di cui al comma 2 dell'art. 11 deve essere effettuata avendo riguardo alla somma degli importi pagati da tutte le imprese facenti parte di uno stesso gruppo e al totale delle unità di carico appartenenti alle imprese facenti parte di uno stesso gruppo.

Art. 15. — Il ministro del tesoro, con proprio decreto, su proposta del ministro dei trasporti, determina, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri e le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi di cui al presente capo.

Art. 16. — I soggetti interessati ai contributi di cui al presente capo sono tenuti a presentare la relativa istanza al ministro dei trasporti entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'art. 15.

Art. 17. — Per le finalità di cui al presente capo è autorizzata la spesa nel limite complessivo di lire 155 miliardi, in ragione di lire 12,5 miliardi per l'anno 1989, di lire 35 miliardi per l'anno 1990, di lire 5 miliardi per l'anno 1991, di lire 52,5 miliardi per l'anno 1992 e di lire 50 miliardi per l'anno 1993.

Capo III

Copertura finanziaria

Art. 18. — All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 17,5 miliardi per l'anno 1989, a lire 65 miliardi per l'anno 1990, a lire 45 miliardi per l'anno 1991 e a lire 107,5 miliardi per l'anno 1992 si provvede, quanto a lire 17,5 miliardi per il 1989 e a lire 25 miliardi per il 1990, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7306 dello stato di previsione del ministero dei trasporti per l'anno 1989 ed al corrispondente capitolo per l'anno 1990, all'uopo intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 13, comma 20, della legge 11 marzo 1988, n. 67, e, quanto a lire 40 miliardi per il 1990, a lire 45 miliardi per il 1991 e a lire 107,5 miliardi per il 1992, mediante utilizzo delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Interventi connessi con la realizzazione del piano generale dei trasporti in riferimento all'intermodalità».

2. Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.