

# Sintesi normativa

## Sommario

LEGGE 30 dicembre 2004, n. 311 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005) .....	4
Decreto Ministeriale 20 giugno 2005 n. 18T.....	5
LEGGE 11 novembre 2005, n. 233 - <i>Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2005</i> .....	12
LEGGE 23 dicembre 2005, n. 266 - <i>Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)</i> .....	13
LEGGE 27 dicembre 2006, n. 296 - <i>Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)</i> .....	14
DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 27 settembre 2007, n. 227 - <i>Regolamento recante le modalità di ripartizione e di erogazione del fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica</i> .....	15
Decreto Ministeriale 14 dicembre 2007, n. 207 - <i>Modalità di ripartizione e di erogazione del fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica in base al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007</i> .....	17
LEGGE 24 dicembre 2007, n. 244 - <i>Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)</i> .....	20
DECRETO-LEGGE 27 maggio 2008, n. 93, convertito con modificazioni dalla Legge 24 luglio 2008, n. 126 - <i>Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie</i> .....	21
DECRETO-LEGGE 24 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27 - <i>Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività</i> .....	22
DECRETO-LEGGE 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 - <i>Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario</i> .....	23
Decreto Ministeriale 6 Dicembre 2012 n. 449 .....	24
DECRETO-LEGGE 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 - <i>Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese</i> .....	28



LEGGE 24 dicembre 2012, n. 228 - <i>Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)</i> .....	29
DECRETO 1° febbraio 2013 - <i>Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia</i> .....	30
LEGGE 27 dicembre 2013, n. 147 - <i>Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014)</i> .....	31
DECRETO-LEGGE 23 dicembre 2013, n. 145 convertito con modificazione dalla Legge 21 febbraio 2014, n.9 - <i>Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015</i> .....	32
Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 agosto 2015 - <i>Piano strategico nazionale della portualità e della logistica</i> .....	33
DECRETO-LEGGE 29 dicembre 2016, n. 243 convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18 - <i>Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno</i> .....	34
DECRETO-LEGGE 20 giugno 2017, n. 91 convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123 - <i>Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno</i> .....	35
LEGGE 4 agosto 2017, n. 124 - <i>Legge annuale per il mercato e la concorrenza</i> .....	36
Legge 27 dicembre 2017, n. 205 - <i>Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020</i> .....	37
DIRETTIVA 20 marzo 2018 - <i>Linee guida per omogeneizzare ed organizzare i sistemi Port community sistem (PCS) da attuare attraverso la piattaforma logistica nazionale (PNL)</i> .....	38
DECRETO-LEGGE 28 settembre 2018, n. 109 convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018 n. 130 - <i>Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze</i> .....	43
LEGGE 30 dicembre 2018, n. 145 - <i>Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021</i> .....	44
DECRETO N. 15 dell'11 aprile 2019 del Commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10 – <i>Individuazione del soggetto al quale affidare, ai sensi dell'art. 1, comma 3, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con Legge n. 130 del 2018, le attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture, con specifico riferimento agli interventi di cui all'art. 6, comma 1, del medesimo Decreto Legge, nonché di cui all'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145</i> .....	45
Decreto Legge 26 ottobre 2019, n.124, coordinato con la legge di conversione 19 dicembre 2019, n. 157, recante: «Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili».....	51



LEGGE 27 dicembre 2019, n. 160 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.....	52
LEGGE 11 settembre 2020, n. 120 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale. ....	53
LINK IPERTESTUALI.....	53



**LEGGE 30 dicembre 2004, n. 311 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005)**

**Articolo 1**

456. Per la concessione di contributi alla realizzazione di infrastrutture ad elevata automazione e a ridotto impatto ambientale di supporto a nodi di scambio viario intermodali è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le tipologie di intervento che possono fruire dei contributi e gli importi massimi erogabili per ciascun intervento, nel rispetto delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato.



## Decreto Ministeriale 20 giugno 2005 n. 18T

### Articolo 1

I finanziamenti autorizzati dal comma 456 della Legge 30 dicembre 2004 n.311, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, sono destinati alla corresponsione di contributi per la realizzazione di un sistema (piattaforma) di gestione della rete logistica nazionale che permetta la interconnessione dei nodi di intercambio modale (interporti) anche al fine di migliorare la sicurezza del trasporto delle merci.

### Articolo 2

La piattaforma hardware e software di tipo aperto e modulare orientata alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci è formalizzata alla realizzazione del sistema-rete degli interporti con l'obiettivo di fornire i seguenti servizi:

- sistema di incontro domanda offerta;
- sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi;
- sistema di interscambio dati;
- sistema di teleprenotazione;
- sistema di informazioni;

attraverso l'interazione fra gli elementi della filiera produttiva (produzione – trasporto e logistica).

### Articolo 3

Il processo attuativo degli obiettivi previsti dalla legge richiamata all'articolo 1 del presente Decreto è affidato alle società interportuali di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modificazioni ed integrazioni, in considerazione della peculiare natura tecnica dell'intervento che vede le strutture interportuali come nodi della rete logistica nazionale.

A tal fine il contributo è ripartito in ugual misura tra tutte le società interportuali, di cui all'elenco allegato, e che si impegnino ad ottemperare congiuntamente a quanto previsto nel primo comma del successivo articolo 4.

Per assicurare il coordinato sviluppo e l'attuazione dell'intervento le società interportuali costituiscono un unico soggetto attuatore comune nel rispetto delle norme nazionali e comunitarie.

Il processo attuativo è sottoposto alla vigilanza ed al controllo di cui all'articolo 6 del presente decreto.

La realizzazione del sistema sarà attuata con procedure ad evidenza pubblica in conformità alle disposizioni comunitarie vigenti in materia.

### Articolo 4

Per accedere al contributo, le società interportuali dovranno, entro 120 giorni dalla data di registrazione presso la Corte dei Conti del presente Decreto, predisporre e presentare congiuntamente, attraverso il soggetto attuatore comune, di cui al precedente articolo 3:

- a) un piano finanziario che prevede oltre al contributo statale, risorse aggiuntive (mezzi propri, credito ed altri finanziamenti non statali) tali da garantire la piena realizzazione del progetto ed almeno pari al cinquanta per cento del contributo stesso;
- b) un programma temporale di sviluppo della progettazione e dell'esecuzione degli interventi;
- c) un progetto che tecnologicamente dimostri la conseguibilità degli obiettivi prefissati, la congruità dei costi da porre a base delle procedure di affidamento;
- d) l'impostazione della fruibilità del sistema da realizzare, da parte di tutti i soggetti interessati ai servizi che verranno forniti;
- e) i criteri di determinazione di prestazione dei servizi che dovranno in ogni caso essere improntati alla economicità della gestione;
- f) la compatibilità dell'intervento con le previsioni dei piani regionali di trasporto.

Le società interportuali dovranno, attraverso il soggetto attuatore comune, in particolare, obbligarsi solidamente a garantire risorse aggiuntive al 'Contributo per un importo pari al cinquanta per cento dello stesso, di cui al comma 1, lettera a).

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti valuterà preliminarmente all'erogazione del contributo i suddetti elementi impartendo eventuali prescrizioni.

## Articolo 5

Eventuali utili derivanti dalla gestione della piattaforma hardware/software di cui alla premessa, in relazione all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 2, dovranno essere reinvestiti per la manutenzione e, ove possibile, per l'espansione del sistema ovvero considerati parte del cofinanziamento di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a).

La proprietà di quanto realizzato, secondo le previsioni dell'articolo 4, con gli interventi di cui all'articolo 11, comma 456 della legge n. 311/2004 è dello Stato e viene gestita a titolo gratuito congiuntamente dai soggetti di cui all'articolo 3 del presente decreto per venti anni dall'entrata in servizio del Sistema, mediante il soggetto attuatore comune.

## Articolo 6

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede, mediante il Dipartimento per i trasporti terrestri alta vigilanza al monitoraggio per verificare l'avanzamento delle attività, il conseguimento degli obiettivi e la congruità della spesa.



## **Circolare attuativa 4 agosto 2005 del DM 18T/2005**

*Modalità applicative del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 20 giugno 2005 n°18T registrato alla Corte dei Conti in data 22 luglio 2005 reg. 8 foglio 2004. Attuazione comma 456 della Legge 30-12-2004, n. 311.*

### **1. Descrizione dell'intervento ed importo del contributo**

Il comma 456 della citata legge 30 dicembre 2004 n° 311 (legge finanziaria per il 2005) ha autorizzato la concessione di contributi alla realizzazione di infrastrutture ad elevata automazione e a ridotto impatto ambientale di supporto a nodi di scambio viario intermodali, in ragione di 10 milioni di Euro annui per ciascuno degli anni 2005, 2006, 2007.

La citata disposizione normativa ha rinviato ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle tipologie di intervento che possono fruire dei contributi e gli importi massimi erogabili per ciascun intervento nel rispetto delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha dato attuazione alle previsioni del citato comma 456 della legge 311/2004 con il Decreto Ministeriale, n. 18 T, emanato in data 20 giugno 2005, registrato alla Corte dei Conti in data 22 luglio 2005 (nel prosieguo il "Decreto").

Il Decreto ha destinato l'intero importo delle risorse autorizzate dalla Finanziaria 2005, pari ad Euro 30.000.000,00, alla corresponsione di contributi per la realizzazione di una piattaforma di gestione della rete logistica nazionale che permetta la interconnessione dei nodi di intercambio modale anche al fine di migliorare la sicurezza del trasporto delle merci (nel prosieguo la "Piattaforma").

Le caratteristiche della Piattaforma e i servizi che la stessa deve fornire sono elencati all'articolo 2 del Decreto.

### **2. I soggetti beneficiari del contributo**

#### *2.1. Le società interportuali di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240*

Tenuto conto della peculiarità tecnica dell'intervento oggetto del contributo, (la realizzazione della rete nazionale degli interporti – \_che peraltro era già stata prevista dalla legge 240 del 1990 e dalla delibera CIPET del 7 aprile 1993 - come sottosistema della rete logistica nazionale), il Decreto ha affidato il processo attuativo degli obiettivi previsti dalla legge n. 311/2004 e dall'articolo 1 del Decreto medesimo (nel prosieguo, il "Progetto") alle strutture interportuali.

Di conseguenza, il Decreto ha individuato come soggetti beneficiari dei contributi indicati al precedente paragrafo 1 le società interportuali di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, il cui elenco è allegato al Decreto (nel prosieguo le "Società Interportuali").

#### *2.2. Soggetto Attuatore*



Il medesimo Decreto ha disposto che il contributo è ripartito in ugual misura tra tutte le società interportuali che si impegnino ad ottemperare congiuntamente, attraverso un unico Soggetto Attuatore in grado di assicurare il coordinato sviluppo e l'attuazione del Progetto.

Ne deriva che, per poter accedere ai contributi di cui al paragrafo 1, le Società Interportuali dovranno costituire un Soggetto Attuatore nel rispetto delle norme internazionali e comunitarie.

Il Soggetto Attuatore stipulerà con il Dipartimento per i Trasporti Terrestri l'apposita convenzione per l'erogazione dei contributi di cui al paragrafo 1.

Fermo restando che deve essere assicurato a tutte le Società Interportuali interessate il diritto di prendere parte alla costituzione del Soggetto Attuatore, il contributo sarà interamente erogato al predetto Soggetto Attuatore indipendentemente dal numero delle Società Interportuali che abbiano partecipato alla costituzione dello stesso.

Il Soggetto Attuatore può essere costituito anche nella forma di società di capitali. In tal caso lo Statuto dovrà prevedere che il 51% delle azioni ordinarie aventi diritto di voto sia detenuto dalle Società Interportuali.

È consentita la partecipazione alla società di enti pubblici, locali e non, nonché di società partecipate dallo Stato e/o da enti pubblici, locali e non e di società interportuali diverse da quelle elencate nel Decreto.

È consentito, inoltre, l'ingresso nel capitale della società, comunque in posizione di soci di minoranza, di partners privati industriali e/o finanziari ai quali il Soggetto Attuatore potrà affidare, nel rispetto delle normative comunitarie e nazionali vigenti in materia di procedure ad evidenza pubblica, l'espletamento di parte delle attività o dei servizi (ivi inclusi quelli di finanziamento) necessari per la realizzazione del Progetto.

### **3. Stipula della convenzione per l'erogazione dei contributi**

Per poter accedere all'erogazione dei contributi previsti dal Decreto, il Soggetto Attuatore dovrà presentare al Dipartimento per i Trasporti Terrestri, nel termine di 120 giorni dalla data di registrazione del Decreto, e quindi entro il 19 novembre 2005, i documenti indicati nel comma 1 dell'articolo 4 del Decreto.

Il Dipartimento per i Trasporti Terrestri procederà all'esame e alla valutazione della documentazione prodotta entro 30 giorni dalla ricezione della documentazione predetta, salva la possibilità di richiedere chiarimenti o integrazioni in relazione alla documentazione presentata, nel qual caso la decorrenza del termine sopra indicato resta sospesa per tutto il periodo decorrente dalla richiesta di chiarimenti e/o integrazioni al riscontro della richiesta stessa da parte del Soggetto Attuatore.

All'esito del positivo esame della documentazione prodotta dal Soggetto Attuatore, il Dipartimento per i Trasporti Terrestri procederà alla stipula con medesimo Soggetto Attuatore, della convenzione di cui al punto 2.

La convenzione dovrà disciplinare gli aspetti di seguito indicati.





### *3.1. Modalità di erogazione del contributo*

La convenzione dovrà prevedere che il contributo venga erogato in una o più quote annuali, secondo le tempistiche e gli ammontari previsti nel piano finanziario di cui alla lettera a), comma 1 dell'articolo 4 del Decreto, fino a concorrenza di un importo annuale di Euro 10.000.000,00, previa verifica dei costi effettivamente sostenuti nel periodo precedente la scadenza della singola quota di contributo e relativi alla singola fase del Progetto cui i costi afferiscono. Il saldo del contributo dovrà essere erogato, previa verifica dei costi sostenuti e collaudo tecnico della Piattaforma realizzata, come indicato al successivo paragrafo 4. 7.

Con l'erogazione della quota di saldo, gli importi versati a titolo di contributo si intenderanno definitivamente acquisiti da parte del Soggetto Attuatore, che non sarà, pertanto, tenuto alla restituzione delle somme ad esso erogate.

Entro 60 giorni dalla stipula della convenzione, il Dipartimento per i Trasporti Terrestri potrà erogare, a titolo di anticipazione, le quote relative alla prima annualità per un importo che non superi il 30% del contributo, previa presentazione da parte del Soggetto Attuatore, di fideiussione bancaria o polizza assicurativa irrevocabile, incondizionata ed escutibile a prima richiesta, di importo pari all'anticipazione erogata.

### *3.2. Impegni di cofinanziamento*

La convenzione dovrà prevedere l'impegno del Soggetto Attuatore a realizzare il Progetto così come dettagliato nella documentazione indicata al citato comma 1 dell'articolo 4 del Decreto, e a destinare, sia durante la fase di realizzazione del Progetto che durante il periodo di gestione della Piattaforma, risorse aggiuntive, rispetto al contributo, non inferiori al 50% del contributo stesso. La tipologia di tali risorse aggiuntive (mezzi propri, credito finanziamenti non statali, utili reinvestiti ecc.) dovrà essere indicata nel piano finanziario di cui alla lettera a), comma 1, articolo 4 del Decreto; le risorse aggiuntive potranno essere utilizzate oltre che per il finanziamento della realizzazione del Progetto anche per la gestione e la manutenzione della Piattaforma.

Si precisa che nel caso in cui il Soggetto Attuatore sia stato costituito nella forma di società di capitali, con la sottoscrizione da parte del Soggetto Attuatore della dichiarazione di impegno sopra indicata, si intende adempiuto l'obbligo, posto a carico delle Società Interportuali dal comma 2 dell'articolo 4 del Decreto, di garantire solidalmente le risorse aggiuntive al contributo.

Nel caso in cui, invece, il Soggetto Attuatore sia stato costituito in forme diverse da quella della società di capitali (ad esempio, associazione, consorzio, società di persone) gli impegni relativi alla realizzazione del Progetto e al cofinanziamento dovranno essere assunti, oltre che dal Soggetto Attuatore, anche dalle singole Società Interportuali che dello stesso facciano parte, in via solidale tra loro e con il Soggetto Attuatore.

La convenzione dovrà altresì prevedere che, contestualmente all'erogazione della rata di saldo dei contributi, il Soggetto Attuatore rilasci una fideiussione bancaria o polizza assicurativa irrevocabile, incondizionata ed escutibile a prima richiesta, a garanzia dell'adempimento dell'obbligo di cofinanziamento.



Tale garanzia potrà essere escussa qualora, alla scadenza del periodo di gestione della Piattaforma, venga accertato che le risorse aggiuntive destinate dal Soggetto Attuatore alla realizzazione del Progetto e/o alla gestione della Piattaforma e/o alla manutenzione della stessa, non abbiano raggiunto un importo pari al 50% del contributo erogato.

L'importo della garanzia dovrà, pertanto, essere pari al 50% del contributo erogato, al netto del cofinanziamento già effettuato alla data di erogazione del saldo del contributo.

### *3.3. Sospensione e revoca del contributo*

La convenzione dovrà prevedere il diritto per il Dipartimento per i Trasporti Terrestri di sospendere l'erogazione del contributo, dandone comunicazione motivata al Soggetto Attuatore - mediante lettera con avviso di ricevimento -, qualora l'esame della documentazione prodotta dal Soggetto Attuatore e/o lo svolgimento dei controlli e delle ispezioni da parte del Dipartimento per i Trasporti Terrestri non diano esito positivo. In tale ipotesi la sospensione del contributo potrà essere disposta fino a quando il Soggetto Attuatore non avrà regolarizzato la sua posizione.

La convenzione dovrà, inoltre, prevedere le seguenti ipotesi di revoca del contributo:

- a) rilascio da parte del Soggetto Attuatore di dichiarazioni e/o documenti falsi;
- b) presentazione, da parte del Soggetto Attuatore e/o di una delle Società Interportuali, nel caso in cui il Soggetto Attuatore non sia costituito in forma di società di capitali, di domande di procedure di amministrazione controllata o concordato preventivo o proposte di cessione di beni ai creditori;
- c) dichiarazione di fallimento, apertura della procedura di liquidazione coatta amministrativa, liquidazione volontaria del Soggetto Attuatore e/o di una delle Società interportuali, nel caso in cui il Soggetto Attuatore non sia costituito in forma di società di capitali;
- d) cessazione o modificazione dell'attività del Soggetto Attuatore e/o di una delle Società Interportuali, nel caso in cui il Soggetto Attuatore non sia costituito in forma di società di capitali;
- e) trasformazione o fusione od incorporazione in altre società del Soggetto Attuatore e/o di una delle Società Interportuali, nel caso in cui il Soggetto Attuatore non sia costituito in forma di società di capitali.

In caso di revoca del contributo, il Soggetto Attuatore sarà tenuto alla restituzione delle somme ricevute maggiorate degli interessi legali vigenti alla data di revoca.

## **4. Vigilanza e Controllo**

La vigilanza e il controllo da parte del Dipartimento per i Trasporti Terrestri sulla realizzazione del Progetto avverrà mediante il riconoscimento allo stesso dei seguenti diritti:

- diritto di designazione di un componente dell'organo amministrativo del Soggetto Attuatore;
- diritto di designazione di un componente delle commissioni tecniche che il Soggetto Attuatore dovrà nominare qualora intenda espletare gare volte all'affidamento delle forniture e dei servizi necessari per la realizzazione del Progetto;



- diritto di designazione di un componente delle commissioni tecniche che il Soggetto Attuatore dovrà nominare per lo svolgimento di collaudi, in corso d'opera e definitivi, relativi alla realizzazione della Piattaforma.

La convenzione dovrà prevedere:

- l'obbligo del Soggetto Attuatore di predisporre e tenere a disposizione del Dipartimento per i Trasporti Terrestri i documenti descrittivi dello stato di avanzamento del Progetto e tutta la documentazione probatoria delle spese e dei costi sostenuti come richiesto dalla normativa nazionale e comunitaria o dalla prassi contabile;

- il diritto del Dipartimento per i Trasporti Terrestri di effettuare, anche a mezzo di propri fiduciari, nei tempi e nei modi che riterrà opportuni, controlli tecnici, contabili e amministrativi, nonché ispezioni di qualunque genere connessi con il Progetto;

- l'obbligo del Soggetto Attuatore di trasmettere, su richiesta del Dipartimento per i Trasporti Terrestri, i bilanci del Soggetto Attuatore (e/o delle Società Interportuali, nel caso in cui il Soggetto Attuatore non sia costituito in fama di società di capitali) e fornire ogni opportuna assistenza al Dipartimento per i Trasporti Terrestri anche mettendo a disposizione proprio personale, per consentire l'espletamento delle attività di verifica e di monitoraggio di cui all'articolo 6 del Decreto.

## **5. Proprietà e gestione della piattaforma**

La proprietà della Piattaforma è dello Stato e dovrà essere gestita dal Soggetto Attuatore, per un periodo non inferiore alla durata indicata nell'articolo 5 del Decreto, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.



**LEGGE 11 novembre 2005, n. 233 - Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2005**

Per effetto della presente legge si è avuta una riduzione del finanziamento di € 8Mln, 4 rispettivamente per gli anni 2006 e 2007.



**LEGGE 23 dicembre 2005, n. 266 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)**

**Articolo 1**

108. Al fine di agevolare il processo di riforma del settore dell'autotrasporto di merci, previsto dalla legge 1° marzo 2005, n. 32, favorendo la riqualificazione del sistema imprenditoriale anche mediante la crescita dimensionale delle imprese, in modo da renderle più competitive sul mercato interno ed internazionale, è istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo denominato "Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica", con una dotazione iniziale di 80 milioni di euro per l'anno 2006. Con regolamento emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinate le modalità di utilizzazione del Fondo di cui al primo periodo.



**LEGGE 27 dicembre 2006, n. 296 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)**

**Articolo 1**

916. Il 40 per cento delle disponibilità finanziarie del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 108, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, deve essere destinato per la realizzazione e il completamento di strutture logistiche intermodali di I livello le cui opere e servizi sono già previsti dai piani regionali trasporti.

1044. Al fine del completamento della rete nazionale degli interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno, è autorizzata la spesa di 30 milioni di euro per il 2008. Il Ministro dei trasporti con proprio decreto definisce gli interventi immediatamente cantierabili, tendenti ad eliminare i "colli di bottiglia" del sistema logistico nazionale ed a realizzare le interconnessioni stradali e ferroviarie fra hub portuali e interporti. È autorizzato altresì un contributo di 5 milioni di euro per il 2008 per il completamento della rete immateriale degli interporti al fine di potenziare il livello di servizio sulla rete logistica nazionale.



**DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 27 settembre 2007, n. 227 -  
*Regolamento recante le modalità di ripartizione e di erogazione del fondo per le  
misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo  
sviluppo della logistica***

**Articolo 1. Ambito d'applicazione e definizioni**

1. Le disposizioni del presente regolamento disciplinano le modalità di ripartizione e di erogazione del Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica, di cui all'articolo 1, comma 108, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, relativamente alla quota residua di 38 milioni di euro, non impegnata entro il 31 dicembre 2006 e riassegnata allo stato di previsione del Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 6, comma 8, del decreto-legge 28 dicembre 2003, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2007, n. 17.

2. Il 40 per cento della somma di cui al comma 1, pari a 15,2 milioni di euro, è destinato alla realizzazione ed al completamento di strutture logistiche intermodali di I livello, le cui opere e servizi sono già previsti dai piani regionali di trasporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 916, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

3. Ai fini del presente regolamento si intende:

-omissis-

b) per catene logistiche: l'insieme della capacità di integrazione sistemica tra i vari soggetti che intervengono nel ciclo complesso del trasporto sia sotto il profilo infrastrutturale che tecnologico;

-omissis-

d) per strutture logistiche intermodali di I livello: gli interporti di Bologna, Livorno, Marcianise Nola, Orbassano, Padova, Parma, Rivalta Scrivia e Verona.

**Articolo 2. Ripartizione percentuale del fondo**

1. La somma di 15,2 milioni di euro di cui all'articolo 1, comma 2, è destinata all'acquisizione ed all'approntamento di sistemi di analisi automatizzati dei contenuti delle Unità di trasporto intermodali (UTI), da utilizzare nelle strutture interportuali individuate all'articolo 1, comma 3, lettera d).

2. Le restanti risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1, pari a 22,8 milioni di euro, sono destinate alla erogazione di contributi alle imprese di autotrasporto, ivi comprese le imprese controllate dalle stesse, operanti nel settore delle infrastrutture di supporto all'attività di autotrasporto, per le iniziative di seguito indicate:

a) investimenti in impianti tecnologici, informatici e telematici, con particolare riguardo alla tracciabilità dei percorsi ed all'organizzazione aziendale;



b) investimenti in aree attrezzate ed in infrastrutture, atte a favorire la sosta dei veicoli pesanti e la custodia delle merci, nonché le pause di riposo dei conducenti in condizioni di sicurezza ed ambientalmente favorevoli;

c) interventi volti a realizzare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e l'ottimizzazione della catena logistica;

d) investimenti per l'acquisto di attrezzature e dispositivi atti a migliorare la sicurezza e l'impatto ambientale del trasporto stradale;

e) interventi a favore dello smaltimento dei rifiuti prodotti dal trasporto stradale di merci;

f) iniziative per la formazione del personale. 3. Alle iniziative di cui al comma 2 sono destinati, compatibilmente con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato ed entro i limiti massimi di intensità fissati dalla normativa europea per le singole tipologie di intervento, contributi nelle misure percentuali di seguito indicate, rispetto all'importo globale disponibile, di 22,8 milioni di euro:

40 per cento per gli interventi di cui alle lettere a), b) e c);

30 per cento per gli interventi di cui alla lettera d);

20 per cento per gli interventi di cui alla lettera e);

10 per cento per le iniziative di cui alla lettera f).

4. Con decreto del Ministro dei trasporti, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, sono definite le modalità operative per l'erogazione delle risorse di cui ai commi 1 e 2, nonché, per ciascuna iniziativa indicata al comma 2, le specifiche tipologie degli interventi finanziabili. Limitatamente agli interventi relativi ad infrastrutture materiali, è acquisito il concerto del Ministro delle infrastrutture. Con lo stesso decreto, in funzione delle disponibilità finanziarie e delle istanze presentate dai soggetti interessati, possono essere rimodulate le percentuali di cui al comma 3.





**Decreto Ministeriale 14 dicembre 2007, n. 207 - Modalità di ripartizione e di erogazione del fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica in base al decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007**

*Il Ministro dei Trasporti*

VISTO l'art.1 comma 108, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), che ha istituito, nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il «Fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica», con una dotazione iniziale di 80 milioni di euro, ed ha stabilito che le relative modalità di utilizzazione sarebbero state disciplinate con regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze;

VISTO l'art. 1, comma 920 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), in base al quale, delle disponibilità finanziarie residue del fondo, pari a 38 milioni di euro, il 40%, pari a 15,2 milioni di euro è destinato alla realizzazione ed al completamento di strutture intermodali di primo livello;

VISTO l'art. 6, comma 8, del decreto legge 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazione, dalla legge 26 febbraio 2007, n. 17, che ha mantenuto in bilancio dette risorse per l'esercizio finanziario 2007;

VISTO il regolamento, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, recante le modalità di ripartizione e di erogazione del citato Fondo per le misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica, ed in particolare l'art. 1, comma 2, che destina la somma di 15,2 milioni di euro alla realizzazione ed al completamento di strutture logistiche intermodali di primo livello, così come individuate alla lettera d) dello stesso comma, e l'art. 2, comma 1, che individua nell'acquisizione e nell'approntamento di sistemi di analisi automatizzati dei contenuti delle unità di trasporto intermodali (U. T. I), da utilizzare in dette strutture interportuali, l'oggetto dei contributi da erogare;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 2, comma 4, del citato regolamento, le modalità operative per l'erogazione delle risorse di cui ai commi 1 e 2 del medesimo articolo, sono definite con distinti decreti del Ministro dei trasporti;

RAVVISATA la necessità di implementare la piattaforma informatica di gestione della rete logistica nazionale, al fine di perseguire il miglioramento della sicurezza del trasporto delle merci e garantire l'interconnessione dei nodi di interscambio modale, con particolare riguardo alla tracciabilità dei percorsi e compatibilmente con i sistemi già operanti;

CONSIDERATE le differenti specificità ed esigenze delle singole strutture interportuali destinatarie dei contributi di cui al citato regolamento, e ritenuto che, al fine di assicurare l'ottimizzazione e l'omogeneità nella erogazione del finanziamento, occorra individuare un unico interlocutore;

VISTA la Convenzione stipulata in data 21 dicembre 2006 fra il Ministero dei trasporti – Dipartimento dei trasporti terrestri e la Società UIRNet s. p. a., avente ad oggetto la progettazione



e la realizzazione di una piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, così come definita dal. D. M. 20 giugno 2005, n. 18T, che permetta la interconnessione degli interporti, anche al fine di migliorare la sicurezza del trasporto delle merci;

DECRETA

Articolo 1

1. Al fine di assicurare l'omogeneità nella acquisizione, approntamento e conduzione dei sistemi di analisi automatizzati dei contenuti delle unità di trasporto intermodali destinate alle strutture interportuali di cui all'articolo 1, comma 2, lettera d), del regolamento, citato in premessa, ed allo scopo di completare la realizzazione di una piattaforma di gestione della rete logistica nazionale, si individua nella Società UIRNet s.p.a. l'interlocutore in grado di garantire la realizzazione degli obiettivi di cui all'art. 2, comma 1, del regolamento stesso, nonché di assicurarne il coordinato sviluppo.

2. Il Ministero dei trasporti è autorizzato a stipulare una convenzione con la Società UIRNet, quale soggetto destinatario ed utilizzatore delle risorse di cui all'articolo 1, comma 2, del citato regolamento.

Articolo 2

1. La Società UIRNet s.p.a., nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, ha il compito di indire una pubblica gara, mediante pubblicazione del relativo bando, per l'acquisizione e l'approntamento dei sistemi di analisi automatizzati dei contenuti delle unità di trasporto intermodali, per il completamento delle strutture logistiche intermodali di primo livello, così come individuate dall'articolo 1, comma 2, lettera d), del regolamento citato in premessa, e cioè gli interporti di Bologna, Livorno, Marcianise, Nola, Orbassano, Padova, Parma, Rivalta Scrivia e Verona.

2. Tali sistemi vengono messi a disposizione degli interporti di cui al comma 1, in funzione delle esigenze delle singole strutture, e compatibilmente con i sistemi già operanti, al fine di assicurare l'omogeneità degli interventi.

Articolo 3

1. Nella convenzione fra il Ministero dei trasporti e la Società UIRNet, al fine di garantire che l'utilizzo dei sistemi di analisi automatizzati avvenga conformemente all'interesse pubblico, ed in modo coordinato nell'ambito della piattaforma di gestione della rete logistica nazionale, devono obbligatoriamente figurare le seguenti clausole:

a) termine del 31 marzo 2009 per l'acquisizione e l'approntamento dei sistemi di analisi;

b) previsione della espressa condivisione, da parte delle strutture interportuali interessate, del programma degli interventi per l'utilizzazione del contributo e dell'assunzione dell'impegno di garantire, a proprie spese, l'uso e la manutenzione degli impianti per un periodo non inferiore a dieci anni nonché della disponibilità al necessario uso coordinato degli stessi, nell'ambito della piattaforma logistica;

c) conferimento in uso alle strutture interportuali, a titolo di comodato gratuito, dei sistemi di analisi automatizzati, acquistati ed approntati con il contributo di cui al citato regolamento, con

l'impegno ad utilizzare, gestire e provvedere alla manutenzione dei beni in questione per un periodo non inferiore a dieci anni;

d) previsione che l'erogazione del contributo alla Società UIRNet S.p.A., comprensivo della fornitura e delle spese generali, avvenga a definitivo approntamento di ogni sistema acquistato e previa verifica della relativa funzionalità;

e) facoltà del Ministero dei trasporti di effettuare direttamente controlli e verifiche sull'utilizzo del contributo;

f) previsione del mantenimento in capo allo Stato della proprietà dei sistemi di analisi automatizzati, e della facoltà, per le strutture interportuali interessate, di riscattare le stesse al termine del periodo di dieci anni dalla loro acquisizione.



**LEGGE 24 dicembre 2007, n. 244 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)**

**Articolo 2**

244. Per il completamento e l'implementazione della rete immateriale degli interporti finalizzata al potenziamento del livello di servizio sulla rete logistica nazionale, è autorizzato un contributo di 5 milioni di euro per il 2009 e di 10 milioni di euro per il 2010.

*-omissis-*

246. Il contributo, previsto all'articolo 1, comma 1044, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dovrà essere utilizzato, prioritariamente, ai fini della riduzione del cofinanziamento nel limite del 35 per cento del contributo statale previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 18T del 20 giugno 2005 e dalla conseguente convenzione in essere tra il Ministero dei trasporti e la UIRnet S.p.A., stipulata in data 21 dicembre 2006.



**DECRETO-LEGGE 27 maggio 2008, n. 93, convertito con modificazioni dalla Legge 24 luglio 2008, n. 126 - *Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie***

Vedi Allegato alla legge



**DECRETO-LEGGE 24 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27 - Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività**

**Articolo 61-bis.**

*Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale*

1. Sono ripristinati i fondi di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, nella misura di 1 milione di euro per ciascuno degli anni del triennio 2012/2014, con specifica destinazione al miglioramento delle condizioni operative dell'autotrasporto e all'inserimento dei porti nella sperimentazione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale nell'ambito del progetto UIRNet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. All'onere derivante dal comma 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, 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 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali.
3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.
4. La società UIRNet SpA è soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come definita nel decreto ministeriale 20 giugno 2005, n. 18T, che è estesa, oltre che agli interporti, anche ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche.
5. Il Ministro delle infrastrutture e trasporti è autorizzato a firmare apposito atto convenzionale con UIRNet SpA per disciplinare l'utilizzo dei fondi di cui al comma 1 del presente articolo.



**DECRETO-LEGGE 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 - Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario**

*Articolo 23. Altre disposizioni di carattere finanziario ed esigenze indifferibili*

12-terdecies. Sono ulteriormente ripristinati i fondi di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, nella misura di 2 milioni di euro per l'anno 2013, senza l'obbligo di cofinanziamento, con specifica destinazione al completamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, soprattutto al fine di efficientare le attività dell'autotrasporto anche con riferimento al trasporto di merci pericolose, nell'ambito del progetto UIRNet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il cui soggetto attuatore, ai sensi dell'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è UIRNet SpA.



## Decreto Ministeriale 6 Dicembre 2012 n. 449

- VISTO l'art. 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, che ha autorizzato la concessione di contributi per la realizzazione di infrastrutture ad elevata automazione e a ridotto impatto ambientale di supporto ai nodi di scambio viario intermodali, in ragione di euro 10.000.000 annui per ciascuno degli anni 2005, 2006, 2007;
- CONSIDERATO che il processo attuativo degli obiettivi previsti dalla Legge 30 dicembre 2014 n. 311 è stato affidato alle società interportuali di cui alla Legge 4 agosto 1990 n. 240, in considerazione della peculiare natura tecnica dell'intervento che vede le strutture interportuali come nodi della rete logistica nazionale, cui viene demandato il compito di costituire un unico soggetto attuatore comune nel rispetto delle norme nazionali e comunitarie;
- VISTO il decreto del Ministro dei trasporti, 18/T emanato in data 20 giugno 2005, ai sensi dell'art. 1, comma 456, della legge 311/2004, registrato alla Corte dei Conti in data 22 luglio 2005, Reg. 8, foglio 204, che ha disposto che l'importo complessivo delle risorse autorizzate dalla Legge n. 311/2004, venisse destinato alla corresponsione di contributi per la realizzazione di una piattaforma di gestione della rete logistica nazionale che permetta la interconnessione dei nodi di intercambio modale, anche al fine di migliorare la sicurezza del trasporto merci, ed ha stabilito che i contributi medesimi fossero erogati direttamente ed esclusivamente al Soggetto attuatore, sulla base di apposita convenzione;
- CONSIDERATO che, in applicazione del citato decreto ministeriale, il 9 settembre 2005 le società interportuali hanno costituito, quale soggetto attuatore comune, la Società UIRNet S.p.A.;
- VISTO l'Allegato 1 alla Legge 11 novembre 2005 n. 233, con cui il contributo complessivo di 30 Milioni di Euro di cui all'art. 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004 n. 311 è stato ridotto a 22 Milioni di Euro in ragione di 10 Milioni di Euro per l'anno 2005 e di 6 Milioni di Euro per gli anni 2006 e 2007;
- VISTI l'art. 1, comma 1044, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296, con cui è stato autorizzato un contributo di 5 Milioni di Euro per l'anno 2008 per il completamento della rete immateriale degli interporti al fine di potenziare il livello di servizio sulla rete logistica nazionale e l'art. 2, comma 246, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244, con cui è stato stabilito che il contributo sopradetto dovesse essere utilizzato, prioritariamente, ai fini della riduzione del cofinanziamento di UIRNet S.p.A.
- VISTA la Convenzione stipulata tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 28 dicembre 2006, modificata con l'Atto di Adeguamento siglato in data 2 aprile 2008 e successivamente integrata in data 29 gennaio 2009;
- VISTO l'art. 2, comma 244, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244, che ha concesso a UIRNet S.p.A. ulteriori contributi di 5 Milioni di Euro per il 2009 e di 10 Milioni di Euro per il 2010, successivamente eliminati per effetto della riduzione dell'autorizzazione di spesa attuata dall'Allegato al decreto legge 27 maggio 2008 n. 93;
- VISTO l'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 27, convertito – con modificazioni – dalla Legge 24 marzo 2012 n. 27, con cui sono stati ripristinati i fondi di cui all'art. 2, comma 244,





della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 nella misura di 1 Milione di Euro per ciascuno degli anni del triennio 2012/2014 ed è stato stabilito, altresì, che UIRNet S.p.A. è soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come definita nel decreto ministeriale 20 giugno 2005 n. 18T e che la rete logistica nazionale è estesa, oltre che agli interporti, anche ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche;

- VISTO l'art. 46 del decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201, come modificato ed integrato dall'art. 9, comma 3 novies, del decreto legge 2 marzo 2012 n. 16, convertito – con modificazioni – dalla Legge 26 aprile 2012 n. 44, il quale ha disposto che «Al fine di promuovere la realizzazione delle infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie»;

- CONSIDERATO che il succitato articolo 46 riconosce alle Autorità Portuali la possibilità di costituire sistemi logistici;

- CONSIDERATO che, ai fini di dare la massima efficienza al sistema intermodale logistico nazionale, i Sistemi costituiti dalle singole Autorità Portuali debbano interconnettersi con la Piattaforma Logistica Nazionale;

- CONSIDERATO che occorre definire le modalità di interazione dei porti, dei centri merci e delle piastre logistiche con la Piattaforma Logistica Nazionale, e che è altresì necessario ridefinire i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e UIRNet S.p.A. alla luce delle disposizioni normative da ultimo intervenute.

DECRETA

## **Articolo 1**

1. UIRNet S.p.A., organismo di diritto pubblico, è soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come definita all'art. 2 del D.M. n. 18T del 20 giugno 2005.

2. Ai sensi dell'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito – con modificazioni – nella Legge 24 marzo 2012 n. 27, la Piattaforma Logistica Nazionale è estesa anche ai porti, ai centri merci ed alle piastre logistiche.

3. UIRNet S.p.A. è destinataria dei fondi di cui all'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, citato al precedente comma, rivenienti dal ripristino dei fondi di cui all'articolo 2, comma 244, della Legge 24 dicembre 2007 n. 244, nella misura di 1 milione di Euro per ciascuno degli anni del triennio 2012/2014, con obbligo della stessa di destinarli al miglioramento delle condizioni operative dell'autotrasporto e all'inserimento dei porti nella sperimentazione della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale.

## **Articolo 2**

1. Al fine della migliore efficacia all'attuazione dei processi di cui all'art. 46 del decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201 e all'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, l'estensione della



Piattaforma ai porti si realizza anche mediante l'ingresso delle Autorità Portuali nella compagine sociale di UIRNet S.p.A.

2. Per disciplinare operativamente l'estensione della Piattaforma ai porti e l'ingresso della Autorità portuali nel capitale sociale di UIRNet S.p.A., le Autorità portuali, anche attraverso il proprio organismo di rappresentanza, Assoporti, stipuleranno con UIRNet S.p.A. apposite convenzioni intese a regolamentare i reciproci rapporti, al fine di garantire la più elevata efficacia ed efficienza del processo di estensione ai porti delle funzioni della Piattaforma medesima.

3. Le Autorità Portuali interessate a fruire dei servizi della Piattaforma Logistica Nazionale e ad interfacciare con essa i propri sistemi infotelematici procederanno ai sensi del comma precedente nel termine di mesi dodici dall'entrata in vigore del presente decreto.

4. Ove alla scadenza di tale termine si evidenziassero criticità nell'attuazione del presente articolo saranno emanate le ulteriori direttive che si rendessero necessarie per garantire l'attuazione del comma 4 del citato articolo 61 bis.

### **Articolo 3**

1. Ai soli fini di quanto previsto dal presente decreto e dall'inquadramento nel sistema della Piattaforma Logistica Nazionale, per "Centri merci" si intendono le infrastrutture ferroviarie, con caratteristiche intermodali ferro/gomma, in grado di offrire agli operatori del trasporto merci pacchetti integrati infrastrutture/servizi; per "Piastre Logistiche" si intendono le infrastrutture complesse a supporto delle attività industriali e del trasporto delle merci.

2. Per accedere ai servizi della PLN i centri merci e le piastre logistiche di cui al precedente comma provvedono a contribuire con propri fondi all'integrazione funzionale e tecnologica con la Piattaforma medesima.

### **Articolo 4**

1. Ai fini della corretta attuazione dell'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1 nonché per l'utilizzo delle altre risorse stanziata e non ancora utilizzate di cui alla Legge 30 dicembre 2004 n. 311, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce, sentita UIRNet S.p.A., la strategia di azione in modo tale che sia assicurata la coerenza di detta strategia con le finalità di sviluppo ed implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale a servizio del Sistema Logistico Nazionale.

2. Per accedere ai fondi di cui all'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1 nonché alle altre risorse stanziata e non ancora utilizzate di cui alla legge 30 dicembre 2004 n. 311 e s.m.i, UIRNet S.p.A., sulla base delle attività di cui al comma 1, presenta alla Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti uno o più progetti, sui quali la Direzione si esprime in merito alla conformità tecnica dei medesimi ai requisiti della Piattaforma Logistica Nazionale.



## Articolo 5

1. UIRNet S.p.A., realizzata la Piattaforma Logistica Nazionale e gli altri ulteriori progetti che la riguardano, potrà gestire direttamente le infrastrutture eseguite ovvero affidarne la gestione a terzi con procedura di evidenza pubblica.
2. Qualunque sia la forma di gestione adottata, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e Statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a inserire nell'atto convenzionale di cui all'art. 6 le necessarie clausole affinché UIRNet S.p.A. reinvesta una percentuale non inferiore al 70% degli utili ricavati, nella manutenzione, anche evolutiva, della Piattaforma, per quanto necessario, potendo altresì utilizzare gli utili medesimi ai fini del cofinanziamento in relazione ai fondi previsti dall'articolo 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, onde diminuire il gravame degli interessi passivi.

## Articolo 6

1. Ai sensi del comma 5 dell'art. 61 bis del Decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito – con modificazioni - dalla Legge 24 marzo 2012 n. 27, nel termine di giorni trenta dalla pubblicazione del presente Decreto, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvederà alla stipula di apposito atto convenzionale con UIRNet S.p.A., che disciplini l'erogazione dei contributi previsti dal sopradetto art. 61 bis nonché le modalità operative di gestione e di utilizzo dei restanti contributi di cui all'articolo 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 e successivi provvedimenti attuativi.



**DECRETO-LEGGE 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 - *Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese***

**Articolo 19** *Grandi progetti di ricerca e innovazione e appalti precommerciali*

1. All'articolo 20 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis L'Agenzia promuove altresì la definizione e lo sviluppo di grandi progetti strategici di ricerca e innovazione connessi alla realizzazione dell'Agenda digitale italiana e in conformità al programma europeo Horizon2020, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo delle comunità intelligenti, la produzione di beni pubblici rilevanti, la rete a banda ultralarga, fissa e mobile, tenendo conto delle singole specificità territoriali e della copertura delle aree a bassa densità abitativa, e i relativi servizi, la valorizzazione digitale dei beni culturali e paesaggistici, la sostenibilità ambientale, i trasporti e la logistica, la difesa e la sicurezza, nonché al fine di mantenere e incrementare la presenza sul territorio nazionale di significative competenze di ricerca e innovazione industriale.».

2. I progetti di cui all'articolo 20, comma 3-bis del decreto-legge n. 83 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012, così come introdotto dal comma 1, riguardano:

d-bis le attività di ricerca finalizzate allo sviluppo di servizi e prodotti innovativi in grado di rafforzare l'utilizzazione della Piattaforma per la gestione della Rete logistica nazionale.

-omissis-

6. Nell'ipotesi di cui al comma 2, lettere c) e d-bis), trova applicazione il comma 9.

-omissis-

9. L'accesso ai fondi per la realizzazione delle iniziative di cui al comma 2, lettere c) e d-bis), è disciplinato con uno o più decreti del Ministro dello sviluppo economico e del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca sulla base dei seguenti criteri: a) previsione che, l'Agenzia per l'Italia digitale, previa intesa tra il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, pubblici con cadenza almeno annuale una sollecitazione a manifestare interesse, rivolta alle amministrazioni pubbliche, diretta ad acquisire la segnalazione di problemi di particolare rilevanza sociale o ambientale che non trovano una risposta soddisfacente in prodotti, servizi e tecnologie già esistenti sul mercato; b) definizione di misure premiali per incentivare le aggregazioni di pubbliche amministrazioni al fine di raggiungere un adeguato livello di domanda di soluzioni innovative a problemi di particolare rilevanza; c) previsione che nelle manifestazioni di interesse sia contenuta la disponibilità dei soggetti pubblici ad agire come contesto operativo per la sperimentazione delle soluzioni elaborate; d) valutazione da parte dell'Agenzia per l'Italia Digitale delle manifestazioni d'interesse pervenute in termini di rilevanza sociale, accessibilità, innovatività, scalabilità e successiva attivazione degli appalti precommerciali finalizzati all'individuazione della migliore soluzione; e) previsione che i risultati della procedura precommerciale siano divulgati e resi disponibili a terzi.



**LEGGE 24 dicembre 2012, n. 228 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)**

**Articolo 1**

211. Il soggetto attuatore di cui all'articolo 61-bis, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, deve provvedere al completamento della Piattaforma Logistica Nazionale, anche nell'ambito dell'Agenda Digitale Italiana, e alla relativa gestione come sistema di rete infrastrutturale aperto a cui si collegano le piattaforme ITS locali, autonomamente sviluppate e all'uopo rese compatibili, di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche. Al fine di garantire il più efficace coordinamento e l'integrazione tra la Piattaforma logistica nazionale e le piattaforme ITS locali, le Autorità portuali possono acquisire una partecipazione diretta al capitale del soggetto attuatore di cui al presente comma. In ogni caso, la maggioranza del capitale sociale del soggetto attuatore dovrà essere detenuta da Interporti e Autorità portuali. Considerata la portata strategica per il Paese della Piattaforma per la gestione della Rete logistica nazionale, la stessa è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001. Ai fini del perseguimento dell'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale digitale con altre piattaforme che gestiscono sistemi di trasporto e logistici settoriali, nonché dell'estensione della piattaforma logistica nazionale mediante l'inserimento di nuove aree servite e nuovi servizi erogati all'autotrasporto, ivi inclusa la cessione in comodato d'uso di apparati di bordo, il contributo di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è incrementato, senza obbligo di cofinanziamento da parte del soggetto attuatore unico di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, di 4 milioni di euro per l'anno 2014 e di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore unico una specifica convenzione per disciplinare l'utilizzo dei fondi. Per il definitivo completamento della piattaforma logistica nazionale digitale e la sua gestione il soggetto attuatore unico ha facoltà di avvalersi della concessione di servizi in finanza di progetto, ai sensi dell'articolo 278 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207.



**DECRETO 1° febbraio 2013 - *Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia***

Articolo 6 - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci - (Settore d'intervento 1.b)

1. Le azioni prioritarie nel settore di intervento di cui al presente articolo sono definite sulla base delle specifiche e degli atti adottati dalla Commissione europea ai sensi degli articoli 6 e seguenti della Direttiva 2010/40/UE nell'esercizio della delega conferita alla Commissione dall'art. 12 della Direttiva medesima, e, in particolare, sono volte a:

m) favorire la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet, per lo scambio di dati, informazioni e documenti tra operatori, al fine di migliorare, semplificare e velocizzare tutti i processi operativi ed amministrativi nel ciclo complesso del trasporto intermodale (stradale, ferroviario e marittimo).



**LEGGE 27 dicembre 2013, n. 147 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014)**

**Articolo 1**

90. All'articolo 1, comma 211, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Ai fini del perseguimento dell'interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale con altre piattaforme che gestiscono sistemi di trasporto e logistici settoriali, nonché dell'estensione della Piattaforma Logistica Nazionale mediante l'inserimento di nuove aree servite e nuovi servizi erogati all'autotrasporto, ivi inclusa la cessione in comodato d'uso di apparati di bordo, il contributo di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è incrementato, senza obbligo di cofinanziamento da parte del soggetto attuatore unico di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, di 4 milioni di euro per l'anno 2014 e di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore unico una specifica convenzione per disciplinare l'utilizzo dei fondi. Per il definitivo completamento della piattaforma logistica nazionale digitale e la sua gestione il soggetto attuatore unico ha facoltà di avvalersi della concessione di servizi in finanza di progetto, ai sensi dell'articolo 278 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207».



**DECRETO-LEGGE 23 dicembre 2013, n. 145 convertito con modificazione dalla Legge 21 febbraio 2014, n.9 - *Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015***

**Articolo 13** - *Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo*

6-bis. Per le finalità di EXPO 2015 e in particolare per la realizzazione del modulo informatico/telematico di interconnessione del sistema di gestione della rete logistica nazionale con la piattaforma logistica nazionale digitale, con particolare riferimento al corridoio doganale virtuale, il soggetto attuatore unico di cui all'articolo 61-bis, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è autorizzato a stipulare apposita convenzione con le società EXPO 2015 Spa e Fiera di Milano Spa e con l'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Le relative attività sono svolte senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.





## **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 agosto 2015 - Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**

AZIONE 6. Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana

Obiettivo 6 – Innovazione

6.1 Digitalizzazione della catena logistica attraverso:

- definizione di misure e di un tavolo di coordinamento presso il MIT per definire la governance e migliorare significativamente integrazione, interazione e interoperabilità tra i molteplici sistemi informativi istituzionali già operanti e ad oggi non completamente integrati (es. PMIS, AIDA, i PCS, PNL, PIC, PIL, Sistri, PAT, RVMS), e per migliorare efficacia e penetrazione dell'offerta tecnologica dedicata alla Business Community a supporto dell'intera catena del trasporto e della logistica.
- realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare informazioni e servizi relativi al trasporto su gomma e intermodalità (PLN - UIRNet), alla gestione e controllo dei rifiuti (SISTRI - MATT), al trasporto ferroviario di merci (PIL/PIC - FS Italiane), al trasporto sulle vie del mare (PMIS – Comunità Portuali), alla gestione dei nodi (PLN, PCS, PIL) e al trasporto aereo (DG-Trasp. Aereo), con l'obiettivo di disporre di un network di servizi integrati secondo il principio della co-modalità e dell'intermodalità, nonché di coordinare misure d'intervento attraverso il monitoraggio e la valutazione degli effetti sui trasporti, sull'ambiente, sulla sicurezza e sull'efficienza del sistema logistico.
- sostegno alla integrazione dei sistemi, incrementando nelle successive versioni i sistemi o le parti di essi che rispondano ai requisiti dell'Architettura europea Karen o italiana, messa a punto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ARTIST.
- promozione e investimenti in iniziative (anche sulla scorta delle applicazioni in corso e delle azioni pilota già in essere in alcune realtà italiane) che supportino e, in alcuni casi abilitino, lo snellimento burocratico delle procedure amministrative connesse al trasporto e alla logistica;
- implementazione di sistemi per il monitoraggio delle merci pericolose e dei rifiuti speciali e dell'accesso dei passeggeri, con varchi per regolamentarne l'accesso e sistemi di *counting*.

6.4. Al fine di incentivare un approccio uniforme nel settore dell'informatizzazione della logistica, saranno poste in essere misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale, che, a tal fine, dovrà essere data in concessione gratuita per 2 anni e dovrà essere pertanto utilizzata da tutte le Autorità di Sistema Portuale. In considerazione della gratuità prevista per il primo biennio, ed a garanzia del Gestore della PLN – da individuarsi con gara-, per garantire i costi di gestione, di manutenzione e di efficientamento tecnologico della Piattaforma stessa, il Ministero si impegnerà al reperimento di fonti di finanziamento alternative (ordinarie e/o comunitarie) per quel biennio, anche al fine di assicurare la sostenibilità del Piano Economico e Finanziario dell'individuando Gestore della PLN.



**DECRETO-LEGGE 29 dicembre 2016, n. 243 convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18 - *Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno***

**Articolo 4-bis** *Diffusione della logistica digitale nel Mezzogiorno*

1. Ai fini del completamento degli investimenti, con particolare riferimento ai nodi (porti, interporti e piattaforme logistiche) del Mezzogiorno, riducendo il divario digitale, anche in relazione a quanto previsto dal piano strategico nazionale della portualità e della logistica di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, di cui al comunicato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27 ottobre 2015, e dall'ultimo periodo del comma 211 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, il contributo di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è incrementato ulteriormente di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2017 al 2022, senza obbligo di cofinanziamento da parte del soggetto attuatore unico di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore unico una specifica convenzione per disciplinare l'utilizzo dei fondi.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2017 al 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. I fondi di cui al presente articolo sono utilizzati in conformità alle disposizioni in materia di pareri di cui all'articolo 14-bis del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.



**DECRETO-LEGGE 20 giugno 2017, n. 91 convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123 - Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno**

**Articolo 16-ter** *Sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane*

1. Al fine di diminuire la compressione sui flussi turistici dovuta alla necessità di garantire la sicurezza, con particolare riferimento al centro storico della città di Palermo, capitale italiana della cultura 2018, e successivamente alla città di Matera, capitale europea della cultura 2019, è autorizzata la realizzazione di un sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane, attraverso la realizzazione di un ulteriore modulo della Piattaforma logistica nazionale digitale (PLN).

2. Per la realizzazione del sistema di cui al comma 1, il contributo di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è incrementato ulteriormente di 0,5 milioni di euro per il 2017, di 2 milioni di euro per il 2018 e di 1,5 milioni di euro per il 2019, senza obbligo di cofinanziamento da parte del soggetto attuatore unico di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore unico specifica convenzione per disciplinare l'utilizzo dei fondi.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 0,5 milioni di euro per il 2017, a 2 milioni di euro per il 2018 e a 1,5 milioni di euro per il 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

N.b. Norma modificata dall'articolo 1, comma 17, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160



## **LEGGE 4 agosto 2017, n. 124 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza**

### **Articolo 1**

188. Per favorire lo sviluppo del sistema logistico nazionale, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Sistema nazionale di monitoraggio della logistica (SiNaMoLo). Contribuiscono all'alimentazione del SiNaMoLo, attraverso idonei sistemi di cooperazione, in conformità a quanto disposto dal codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, la piattaforma logistica nazionale digitale (PLN) di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, il Sistema PMIS (Port Management Information System) delle capitanerie di porto, i Sistemi PIL (piattaforma integrata della logistica) e PIC (Piattaforma integrata circolazione) delle Ferrovie dello Stato italiane, i PCS (Port Community System) delle Autorità portuali, il SIMPT (Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il SISTRI (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, nonché le piattaforme logistiche territoriali.

189. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia per l'Italia digitale (AGID), sono definite le modalità per l'attuazione del SiNaMoLo, assicurando il coordinamento dei soggetti che perseguono finalità di pubblico interesse, che concorrono alla gestione e allo sviluppo di sistemi e servizi telematici per il monitoraggio e il trasporto delle merci, nonché definendo gli standard di protocolli di comunicazione e di trasmissione dei dati e i requisiti per l'identificazione e l'accesso veloce degli autotrasportatori ai nodi.

190. Per le attività di cui ai commi 188 e 189 del presente articolo è autorizzata la spesa di euro 500.000 annui a decorrere dal 2018 da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

191. Agli oneri derivanti dal comma 190 del presente articolo, pari a euro 500.000 a decorrere dall'anno 2018, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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



**Legge 27 dicembre 2017, n. 205 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020**

**Articolo 1**

583. Al fine di ottemperare al disposto dell'azione 6.4 del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, recepito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, di cui al comunicato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27 ottobre 2015, il contributo di cui all'articolo 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è incrementato di 0,5 milioni di euro per l'anno 2018 e di 1 milione di euro per l'anno 2019 senza obbligo di cofinanziamento a carico del soggetto attuatore unico di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore unico apposito atto convenzionale per disciplinare l'utilizzo dei fondi.



**DIRETTIVA 20 marzo 2018 - Linee guida per omogeneizzare ed organizzare i sistemi Port community system (PCS) da attuare attraverso la piattaforma logistica nazionale (PNL)**

**IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2005, n. 18T che ha definito la Piattaforma logistica nazionale «quale piattaforma hardware e software di tipo aperta e modulare», orientata alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci e finalizzata alla realizzazione del sistema-rete degli interporti, nonché a fornire una serie di servizi attraverso l'interazione fra gli elementi della filiera produttiva;

Visto l'art. 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 che ha disposto che «la società UIRNet S.p.a. è soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, come definita nel decreto ministeriale 20 giugno 2005, n. 18T, che è estesa, oltre che agli interporti, anche ai centri merci, ai porti e alle piastre logistiche»;

Visto il decreto ministeriale 6 dicembre 2012, n. 449, che ha previsto, all'art. 2, che «per disciplinare operativamente l'estensione della piattaforma ai porti e l'ingresso delle Autorità portuali nel capitale sociale di UIRNet S.p.a., le Autorità portuali, anche attraverso il proprio organismo di rappresentanza, Assoport, stipuleranno con UIRNet S.p.a. apposite convenzioni intese a regolamentare i reciproci rapporti, al fine di garantire la più elevata efficacia ed efficienza del processo di estensione ai porti delle funzioni della Piattaforma medesima;

Visto l'art. 1, comma 211, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 che ha previsto che «il soggetto attuatore di cui all'art. 61-bis, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, deve provvedere al completamento della Piattaforma logistica nazionale (PNL) (...) e alla relativa gestione come sistema di rete infrastruttura/e aperto a cui si collegano le piattaforme ITS locali, autonomamente sviluppate e all'uopo rese compatibili, di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche. (...). Per il definitivo completamento della piattaforma logistica nazionale digitale e la sua gestione il soggetto attuatore unico ha facoltà di avvalersi della concessione di servizi in finanza di progetto, ai sensi dell'art. 278 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° febbraio 2013, relativo alla «Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia» che, all'art. 6, comma 1, lettera m), ha posto l'obiettivo di «favorire la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma logistica nazionale UIRNet, per lo scambio di dati, informazioni e documenti tra operatori, al fine di migliorare, semplificare e velocizzare tutti i processi operativi ed amministrativi nel ciclo complesso del trasporto intermodale (stradale, ferroviario e marittimo)»;

Visto il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (di seguito PSNPL), approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, che, al paragrafo 2.9.5, ha ribadito l'esigenza di omogeneizzare i Port Community System (di seguito



PCS) attraverso la Piattaforma logistica nazionale (di seguito PLN), affermando che «(.....) i Port Community System (PCS) sono presenti solo in alcune realtà portuali, e laddove presenti hanno un grado di maturità disomogeneo sul territorio nazionale (e comunque concentrato sul trasporto containerizzato), in quanto ciascuna realtà ha implementato processi e servizi secondo le esigenze specifiche della comunità singola, senza una logica di opportuna centralizzazione» ed a tal fine ha demandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di garantire tale centralizzazione, in «una logica di supporto funzionale centralizzato attraverso la Piattaforma logistica nazionale».

Visto l'Obiettivo 6 - Innovazione del medesimo PSNPL che ha previsto la digitalizzazione della catena logistica attraverso una serie di interventi tra cui la «definizione di misure e di un tavolo di coordinamento presso il MIT per definire la governance e migliorare significativamente integrazione, interazione e interoperabilità tra i molteplici sistemi informativi istituzionali già operanti e ad oggi non completamente integrati (es. PMIS, AIDA, i PCS, PNL, PIC, PIL, Sistri, PAT, RVMS) ...», nonché la «realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare informazioni e servizi relativi al trasporto su gomma e intermodalità (PLN - UIRNet), ...alla gestione dei nodi (PLN, PCS, PIL)»;

Vista l'azione 6.4 del PSNPL che ha previsto che «Al fine di incentivare un approccio uniforme nel settore dell'informatizzazione della logistica, saranno poste in essere misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma logistica nazionale, che, a tal fine, dovrà essere data in concessione gratuita per 2 anni e dovrà essere pertanto utilizzata da tutte le Autorità di sistema portuale»;

Visto l'art. 1, comma 583 della legge 27 dicembre 2017, n.205, che ha previsto che «Al fine di ottemperare al disposto dell'azione 6.4 del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, recepito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, di cui al comunicato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27 ottobre 2015, il contributo di cui all'art. 2, comma 244, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è incrementato di 0,5 milioni di euro per l'anno 2018 e di 1 milione di euro per l'anno 2019 senza obbligo di cofinanziamento a carico del soggetto attuatore unico di cui all'art. 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore unico apposito atto convenzionale per disciplinare l'utilizzo dei fondi»;

Visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante «Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015 n. 124», che ha previsto l'istituzione di 15 «Autorità di Sistema Portuale» (di seguito «AdSP»), in sostituzione delle Autorità portuali, ed una serie di azioni che possono determinare una forte semplificazione ed efficienza nel segno di un nuovo modello di governance su 57 porti di rilievo nazionale coordinati dalle AdSP;

Considerato che, alla luce del suindicato quadro normativo e del PSNPL, che ne recepisce i principi dettandone le disposizioni attuative:



a) la PLN è estesa ai porti (ai sensi del citato art. 61-bis del decreto-legge n. 1 del 2012, convertito dalla legge n. 27 del 2012 e del decreto ministeriale n.449 del 2012) e, dunque, include al proprio interno i servizi PCS destinati alla community portuale;

b) le piattaforme ITS locali, autonomamente sviluppate di proprietà o in uso ai porti devono collegarsi alla PLN e, pertanto, devono essere rese compatibili con le stesse, come previsto dall'art. 1, comma 211, della legge n. 228 del 2012);

c) per attuare quanto previsto alle precedenti lettere a) e b) e raggiungere gli obiettivi di omogeneità, standardizzazione e di opportuna centralizzazione dei PCS di cui al PSNPL, le AdSP devono utilizzare la PLN, e pertanto devono adottare i servizi della PLN relativi e/o strumentali ai PCS, nonché le interfacce di sistema definite dalla PLN, anche nei confronti di terzi;

Considerato che UIRNet, nell'ambito del PON Reti & Mobilità 2007-2013, ha realizzato e poi messo a disposizione dell'Autorità Portuale di Taranto (oggi AdSP del Mar Ionio) una Soluzione di Port Community System, costituente il PCS PLN, che necessita di essere implementato con altre funzionalità e, soprattutto, con le funzionalità necessarie per il governo delle attività istituzionali delle AdSP;

Considerato che UIRNet, in coerenza con il proprio ruolo istituzionale ed in adempimento dell'obbligo del perseguimento della omogeneizzazione dei PCS riveniente dal PSNPL e tenuto conto delle intervenute modifiche legislative nella governance dei Porti, di concerto con Assoporti, ha avviato la realizzazione del Modello Unico di Port Community System (MUPCS) verso il quale evolverà anche il PCS PLN;

Considerato che UIRNet, all'esito di una procedura ad evidenza pubblica a struttura bifasica, ha individuato il Concessionario per l'estensione e la gestione della PLN e la commercializzazione dei relativi servizi, al quale affidato, in regime di finanza di progetto, ai sensi del combinato disposto dell'art. 278 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010 e dell'art. 1, comma 90, della legge 27 dicembre 2013 n. 147, una concessione di durata ventennale con il suddetto oggetto (compresa la gestione dei PCS con finalità di centralizzazione e normalizzazione) che ha avuto avvio il 1° aprile 2017;

Ritenuto necessario, al fine di ottemperare al disposto dell'azione 6.4 del PSNPL sopra citato, definire le modalità attuative per il raggiungimento degli obiettivi di omogeneità e di standardizzazione dei PCS;

Emanala seguente direttiva:

### **Articolo 1** *Definizioni*

1. Ai fini della presente direttiva, per PCS si intende un sistema informatico aperto e neutrale che abilita lo scambio di informazioni mirato e sicuro tra operatori economici e enti pubblici, i quali insieme costituiscono la comunità portuale, al fine di incrementare la competitività della comunità stessa. In particolare, il PCS ottimizza, gestisce e automatizza i processi portuali, ivi compresi quelli autorizzativi, amministrativi e logistici, attraverso la singola immissione del dato e lo scambio di informazioni con il trasporto e la catena logistica.

### **Articolo 2** *Obblighi delle AdSP*





1. I PCS delle AdSP, così come realizzati o da realizzarsi ai sensi del presente articolo, sono compresi nel perimetro della PLN.
2. Per effetto di quanto previsto al comma 1 le Autorità di sistema portuale, entro il 30 settembre 2018, migrano i loro PCS, realizzati autonomamente, nel private cloud della PLN presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di consentire che gli stessi vengano gestiti dal Concessionario di cui all'art. 1, comma 211, della legge 24 dicembre 2012 n. 228, così come modificato dall'art. 1, comma 90, della legge 27 dicembre 2013 n. 147. A decorrere dalla migrazione, è avviata la trasformazione dei singoli PCS per l'adozione del PCS PLN, con fondi a carico del Concessionario.
3. Nel caso in cui l'AdSP non si sia dotata del PCS, adotta, entro il medesimo termine del 30 settembre 2018, il PCS PLN di cui alle premesse, che costituisce altresì il primo stadio del MUPCS. Il costo dell'operazione descritta nel presente comma è a carico del Concessionario.
4. Le tariffe per i servizi PCS PLN saranno definite dal Concessionario in accordo con le AdSP e gli Operatori delle comunità portuali e validate da UIRNet, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
5. È consentito alle AdSP chiedere al Concessionario lo sviluppo di moduli del PCS di tipo custom e/o di personalizzazioni rispetto al MUPCS non rispondenti ad esigenze generali. In tal caso, l'AdSP dovrà procedere ricorrendo a fondi propri.

### **Articolo 3** *Utilizzo della PLN*

1. Nel rispetto del principio del riutilizzo di cui al Codice dell'amministrazione digitale (CAD), di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, il PCS riveniente dal MUPCS si gioverà dei moduli e dei servizi della PLN inerenti.
2. Le AdSP utilizzano i servizi della PLN, come previsto dall'azione 6.4 del PSNPL ed anche tenuto conto del disposto di cui all'art. 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

### **Articolo 4** *Obblighi del Soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della PLN*

1. UIRNet S.p.a. provvede ad attivare le azioni opportune al fine di raggiungere gli obiettivi di stabiliti nel PSNPL di omogeneità, standardizzazione e di opportuna centralizzazione dei PCS. In particolare, UIRNet definisce con il Concessionario il cronoprogramma per la realizzazione del MUPCS ed un piano d'azione relativo alle singole AdSP, di concerto con le medesime e sentite con le Organizzazioni degli Operatori portuali. Nel piano di azione saranno definiti compiti, ruoli, responsabilità, costi e fonti di finanziamento.
2. UIRNet coinvolge le singole AdSP e le Organizzazioni degli operatori portuali ai fini dell'adozione del PCS riveniente dal MUPCS e, sino alla realizzazione dello stesso, del PCS PLN.

### **Articolo 5** *Cessazione della Concessione*

1. Per l'ipotesi di cessazione anticipata della Concessione per qualsivoglia ragione, gli obblighi e gli adempimenti stabiliti dalla legge, dalla Concessione medesima e dal presente decreto in capo al Concessionario, ritornano in capo a UIRNet. UIRNet, di concerto con il Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, provvederà a mettere in atto tutte le azioni

necessarie al perseguimento delle attività in continuità. Nell'ambito dei fondi nazionali ed europei saranno individuate le eventuali risorse sostitutive necessarie.

**Articolo 6** *Misure incentivanti e premiali per le Autorità di Sistema portuale*

1. Le AdSP che si conformano agli obblighi previsti dal presente decreto nel termine di cui all'art. 2, commi 1 e 2, avranno titolo preferenziale per accedere alle misure di carattere economico a valere su fondi nazionali per la realizzazione, la gestione e l'implementazione dei propri ITS.

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.



**DECRETO-LEGGE 28 settembre 2018, n. 109 convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018 n. 130 - Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze**

**Articolo 6** *Ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel porto di Genova*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sovrintende alla progettazione e alla realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del varco di ingresso di Ponente. Per l'esecuzione delle suddette attività il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita i poteri necessari, anche di natura espropriativa per pubblica utilità, per l'immediata realizzazione del sistema informatico e delle relative infrastrutture accessorie. Sono fatte salve le competenze attribuite all'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Per l'attuazione del presente comma è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro per l'anno 2018, 15 milioni di euro per l'anno 2019 e 7 milioni di euro per il 2020 cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

2. Per far fronte alle esigenze di carattere operativo e logistico in ambito portuale derivanti dall'evento, alla Direzione marittima - Capitaneria di porto di Genova è assegnata la somma di euro 375.000 per l'anno 2018 e euro 875.000 per l'anno 2019 per provvedere, in via d'urgenza, all'impiego del personale proveniente dagli altri comandi periferici del Corpo delle capitanerie di porto secondo il principio di prossimità, all'acquisto dei mezzi ritenuti necessari per ottimizzare i flussi di traffico portuale e all'efficientamento delle strutture logistiche presenti in ambito portuale. Ai relativi oneri, pari ad euro 375.000 per l'anno 2018 e ad euro 875.000 per l'anno 2019, provvede il Commissario delegato a valere sulle risorse disponibili sulla contabilità speciale per l'emergenza.



**LEGGE 30 dicembre 2018, n. 145 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021**

**Articolo 1**

-omissis-

1025. Le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova di cui all'articolo 6 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono affidate, per l'anno 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

1026. Fra le attività di cui al comma 1025 è, in particolare, ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, a cui sono assegnate per l'anno 2019 risorse per il valore di 2 milioni di euro.

1027. Agli oneri derivanti dai commi 1025 e 1026 si provvede a valere sulle somme previste dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.



**DECRETO N. 15 dell'11 aprile 2019 del Commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10 – Individuazione del soggetto al quale affidare, ai sensi dell'art. 1, comma 3, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con Legge n. 130 del 2018, le attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture, con specifico riferimento agli interventi di cui all'art. 6, comma 1, del medesimo Decreto Legge, nonché di cui all'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145**

**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA RICOSTRUZIONE**

– visto il Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante *“Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”*;

– visto il D.P.C.M. del 4 ottobre (annotato dal Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri al n. 3008 del 5 ottobre 2018), avente ad oggetto la *“Nomina del dott. Marco Bucci a Commissario straordinario per la ricostruzione ai sensi dell'art. 1, comma 1, del Decreto Legge 28 settembre 2018;*

– considerata la gravissima situazione di criticità determinata dal crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 avvenuto in data 14 agosto 2018, che - oltre a determinare il collasso del sistema trasportistico della città di Genova - ha comportato immediate gravi ripercussioni su tutta la funzionalità e la logistica dell'area portuale e retroportuale, con ingenti conseguenze negative sul volume dei traffici commerciali del Porto e con gravi ripercussioni in tutte le attività economiche dell'intero territorio della Regione Liguria;

– visto l'art. 1, comma 6, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con Legge 16 novembre 2018, n. 130, il quale prevede che *“Per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario, il Commissario straordinario opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Con decreto del Ministro dell'interno, da adottare entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuate speciali misure amministrative di semplificazione per il rilascio della documentazione antimafia, anche in deroga alle relative norme. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi di cui al primo periodo, il Commissario straordinario, adottato il relativo decreto, provvede alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della Regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento. Anche nelle more dell'adozione del decreto di cui al terzo periodo, il Commissario straordinario dispone l'immediata immissione nel possesso delle aree, da lui stesso individuate e perimetrate, necessarie per l'esecuzione dei lavori, autorizzando ove necessario anche l'accesso per accertamenti preventivi a favore delle imprese chiamate a svolgere le attività di cui al presente*

*comma, con salvezza dei diritti dei terzi da far valere in separata sede e comunque senza che ciò possa ritardare l'immediato rilascio di dette aree da parte dei terzi";*

*– visto il decreto n. 3 del 15 novembre 2018 a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha disposto che le attività per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario - compresa la direzione dei lavori, le procedure per la sicurezza dei lavori ed il collaudo ed ogni attività propedeutica e connessa relativa anche a servizi e forniture - vengano affidate, ai sensi dell'art. 32 della direttiva 2014/24/UE, mediante una o più procedure negoziate senza previa pubblicazione di bandi o avvisi e che la stipulazione dei contratti avvenga nel rispetto delle norme previste dalla legge di conversione del Decreto Legge n. 109 del 2018, nonché delle eventuali ulteriori indicazioni in tema di anticorruzione, di cui al protocollo di collaborazione del 7 dicembre 2018 tra l'Autorità Nazionale Anticorruzione e il Commissario Straordinario;*

*– visto l'art. 6, comma 1, del Decreto Legge sopra citato, il quale dispone che "[...] il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sovrintende alla progettazione e alla realizzazione, con carattere di urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del varco di ingresso di Ponente. Per l'esecuzione delle suddette attività il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita i poteri necessari, anche di natura espropriativa per pubblica utilità, per l'immediata realizzazione del sistema informatico e delle relative infrastrutture accessorie. [...] Per l'attuazione del presente comma è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro per l'anno 2018, 15 milioni di euro per l'anno 2019 e 7 milioni di euro per il 2020 cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205";*

*– visto l'art. 7, comma 1, del medesimo Decreto Legge, il quale ha stabilito che: "Ai fini del superamento dell'emergenza conseguente all'evento e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite, direttamente o indirettamente, dall'evento, è istituita, ai sensi dell'art. 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, la «Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova» comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure";*

*– visto, altresì, l'articolo 9-bis del medesimo Decreto Legge, rubricato "Semplificazione delle procedure di intervento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale", il quale prevede che "Il Commissario straordinario adotta, entro il 15 gennaio 2019, con propri provvedimenti, su proposta dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova (Programma), da realizzare a cura della stessa Autorità di sistema portuale entro trentasei mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale, con l'applicazione delle deroghe di cui all'articolo 1, nei limiti delle risorse finalizzate allo scopo, ivi comprese le risorse previste nel bilancio della citata Autorità di sistema portuale e da altri soggetti";*



– visto l'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021", i quali, rispettivamente, prevedono che, per l'anno 2019, siano affidate al Commissario straordinario per la ricostruzione di cui all'art. 1 del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con Legge n. 130 del 2018, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova di cui all'art. 6 del medesimo Decreto Legge e che fra le attività affidate al Commissario straordinario per la ricostruzione ai sensi del comma 1025 della medesima Legge è ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, a cui sono assegnate per l'anno 2019 risorse per il valore di 2 milioni di euro;

– visto il comma 1027 del medesimo art. 1 della Legge 30 dicembre 2018, n. 145, il quale prevede che agli oneri derivanti dai precedenti commi 1025 e 1026, si provvede a valere sulle somme previste dall'art. 6, comma 1, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018;

– visti il Decreto n. 2 del 15 gennaio 2019 e il Decreto n. 6 del 15 febbraio 2019, a mezzo dei quali, in attuazione dell'art. 9-bis del predetto Decreto Legge, il Commissario Straordinario ha, rispettivamente, adottato il "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova" (di seguito il "Programma") proposto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale tenendo conto delle indicazioni del Commissario Straordinario ed ha nominato quale responsabile della gestione del medesimo Programma l'Ing. Marco Rettighieri;

– considerato che le attività da porre in essere ai sensi dell'art. 6, comma 1, del predetto Decreto Legge, come meglio specificate nell'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 possono essere individuate in dettaglio come segue:

a) progettazione esecutiva delle aree ad alta automazione (Buffer), compresa la localizzazione definitiva delle stesse e compresi, altresì, i sistemi informatici e telematici necessari alla loro gestione, ai fini della ottimizzazione dei flussi logistici nel porto di Genova tramite la PLN, nel cui perimetro è altresì compreso il Port Community System del Porto di Genova (Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 maggio 2018).

b) progettazione e realizzazione delle fasi di sviluppo del varco di Ponente del Porto di Genova, compresi i sistemi informatici necessari per il collegamento del varco alla Piattaforma Logistica Nazionale (di seguito, "PLN") e di un'area Buffer di piccole dimensioni di 22 mila mq adiacente, compresi i sistemi informatici necessari per la gestione del Buffer.

c) progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento;

d) realizzazione di un'area ad alta automazione (Buffer) dedicata ai camion, localizzata nel basso Alessandrino e scelta fra le aree previste dall'art. 7 del suddetto Decreto Legge;

e) realizzazione di un'ulteriore area ad alta automazione (Buffer) dedicata ai camion, sempre scelta tra le aree previste dall'art. 7 del predetto Decreto Legge;



– considerato che le predette attività dovranno essere realizzate in coerenza con i piani di sviluppo del Porto e, in specie, tenendo in considerazione:

i. le risultanze dello “*Studio di viabilità portuale*” inserito nel Programma, che si propone di mettere a sistema gli altri interventi infrastrutturali previsti nello stesso (prolungamento sopraelevata, nuovo varco Etiopia in quota e viabilità di collegamento tra il compendio Bettolo ed il nodo di San Benigno) e gli accessi dalla rete stradale al fine di definire la migliore gestione organizzativa dei flussi su gomma in/out che insisteranno sul bacino di Sampierdarena;

ii. gli interventi che UIRNet è chiamata a sviluppare sulla base delle disponibilità di cui alla L.18/2017 e della Direttiva MIT del 20 marzo 2018 per la realizzazione di nuove infrastrutture di gate automation sul varco di San Benigno e di aree di sosta intelligenti all’interno delle infrastrutture comuni del bacino di Sampierdarena, per l’integrazione dell’operatività dei terminal con le aree buffer retro portuali e per la gestione dei flussi e delle merci dentro e fuori dalle aree portuali;

iii. Lo specifico contributo che può derivare ai citati interventi dal Progetto europeo “*E-BRIDGE Emergency and Broad Information Development for the ports of Genoa*”, presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nell’ambito della Connecting Europe Facility 2014-2020 - Transport Call for Proposals 2018, attualmente in corso di valutazione da parte della Commissione UE per l’approvazione dei cofinanziamenti ivi previsti;

iv. le disposizioni normative relative alla Zona Logistica Semplificata di cui all’art. 7 del comma 1, del medesimo Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con Legge 16 novembre 2018, n. 130, sopra richiamate;

– rilevata la necessità di *individuare* l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale *quale soggetto attuatore di tutte le iniziative inerenti al Sistema portuale indicate alle precedenti lettere a), b), c), d) ed e) - da svolgere in considerazione di quanto previsto ai punti sopra indicati punti i), ii); iii e iv) - con il compito di garantire che le attività e le opere da realizzare siano coerenti con i piani di sviluppo del Porto;*

– rilevata, altresì, la necessità di procedere con urgenza alla progettazione, all’affidamento e all’esecuzione dei lavori, servizi e forniture, con specifico riferimento agli interventi di cui all’art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 volti, rispettivamente, alla ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del Varco di Ponente, ed alla progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

– visto l’art. 1, comma 3, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018, il quale prevede che per le attività urgenti di progettazione degli interventi, per le procedure di affidamento dei lavori, per le attività di direzione dei lavori e di collaudo, nonché per ogni altra attività connessa alla progettazione, all’affidamento e all’esecuzione dei lavori, servizi e forniture, il Commissario straordinario possa avvalersi, mediante convenzione, dei concessionari di pubblici servizi e delle società a partecipazione pubblica o a controllo pubblico;

– considerato che UIRNet S.p.A. (di seguito “UIRNet”) è una società a partecipazione pubblica e un organismo di diritto pubblico (cfr. art. 1, comma 1, del D.M. 6 dicembre 2012, n. 449) che ai sensi di apposite disposizioni normative (cfr. art. 61 bis del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito





con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012 n. 27; art. 1, comma 211, della Legge 24 dicembre 2012, n. 228) e di atti convenzionali con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito, per brevità, "MIT") – è individuato quale soggetto attuatore unico del MIT per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale, come definita dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 giugno 2005, n. 18T, nonché di "infrastrutture ad elevata automazione ed a ridotto impatto ambientale" (art. 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311) e vista la proposta presentata dall'Autorità Portuale di avvalersi della stessa società in considerazione che UIRNet, in virtù della *mission* ad essa demandata dalla normativa di riferimento e delle convenzioni stipulate con il MIT, già opera nel porto di Genova per l'evoluzione del PCS e per l'ottimizzazione delle connessioni digitali del porto con il sistema logistico di riferimento;

– ritenuto, *pertanto*, che UIRNet sia il soggetto idoneo, ai sensi dell'art. 1, comma 3, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018, a svolgere le attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture, con specifico riferimento agli interventi di cui all'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145 volti, rispettivamente, alla ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova (Buffer), ivi compresa la realizzazione del Varco di Ponente, ed alla progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

#### DECRETA

1) di *individuare* l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale *quale soggetto attuatore* delle attività relative agli interventi di cui ai punti a), b), c), d) ed e) del presente Decreto al fine di garantire che le opere da realizzare siano coerenti con i piani di sviluppo del Porto e con tutte le altre iniziative progettuali inerenti al Sistema portuale indicate ai precedenti punti i), ii), iii) e iv);

2) di individuare in UIRNet S.p.A, *tenuto conto della proposta della stessa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale del 10.04.2019 n. 9648/P e previo parere favorevole del MIT nell'ambito dei poteri allo stesso riservati dall'art. 6 c. 1 del decreto legge 109*, l'organismo di diritto pubblico a partecipazione pubblica al quale affidare le attività connesse alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, servizi e forniture, con specifico riferimento agli interventi di cui all'art. 6, comma 1, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018, nonché di cui all'art. 1, commi 1025 e 1026, della Legge 30 dicembre 2018, n. 145, volti alla ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova, ivi compresa la realizzazione del Varco di Ponente, ed alla progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, per come specificati *sopra* alle lettere a), b), c), d) ed e) del presente Decreto;

3) di stabilire che per lo svolgimento delle attività sopra indicate al punto 2), UIRNet S.p.A. si possa avvalere di società di comprovata esperienza e profonda conoscenza delle tematiche logistiche relative al contesto della portualità e dell'intermodalità sia a livello nazionale sia nel Nord-Ovest del Paese e, per le attività compatibili, del Concessionario per la estensione e gestione della Piattaforma Logistica Nazionale, *nei limiti e con le modalità previste dalla convenzione di cui al successivo punto 6)*;

4) di destinare a UIRNet le risorse di cui all'art. 6, comma 1, del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018, limitatamente a quelle ivi previste per gli anni 2018 e 2019, il cui utilizzo verrà compiutamente disciplinato nella convenzione di cui al seguente punto 5);



5) di prevedere, in aggiunta rispetto a quanto stabilito al punto 3), che per le finalità di cui al presente Decreto UIRNet S.p.A. possa operare eventualmente avvalendosi delle deroghe di cui all'art. 1 del Decreto Legge n. 109 del 2018, convertito con legge n. 130 del 2018, *con i limiti dallo stesso previsti*, in relazione alla cui applicazione dovrà fornire di volta in volta specifica motivazione;

6) di stabilire che i rapporti tra il MIT - Struttura Tecnica di Missione - che ai sensi dell'art. 6, comma 1, del Decreto Legge n. 109 del 2018 ha il compito di sovrintendere alle attività di progettazione e realizzazione ivi previste, per come precisate dall'art. 1, commi 1025 e 1026 della Legge 30 dicembre 2018 n. 145 - l'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale e UIRNet S.p.A. saranno disciplinati con apposita convenzione da stipulare entro 15 giorni a far data dall'emanazione del presente Decreto, nel rispetto delle norme previste dalla legge di conversione del predetto Decreto Legge.



**Decreto Legge 26 ottobre 2019, n.124, coordinato con la legge di conversione 19 dicembre 2019, n. 157, recante: «Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili».**

**Art. 11 bis** - Finanziamento degli interventi per la digitalizzazione della logistica portuale

1. A decorrere dall'anno 2020, una quota pari a 5 milioni di euro annui delle risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è destinata al finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione della logistica del Paese con particolare riferimento ai porti, agli interporti, alle ferrovie e all'autotrasporto anche per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del sistema di mobilità delle merci.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con il soggetto attuatore di cui all'articolo 61-bis, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, apposito atto convenzionale per disciplinare l'utilizzo delle risorse di cui al comma 1 del presente articolo.

N.b. norma modificata dall'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120



**LEGGE 27 dicembre 2019, n. 160 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.**

**Articolo 1**

-omissis-

17. All'articolo 16-ter del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Al fine di incrementare la sicurezza nella città di Matera ed in generale nelle città metropolitane del Paese, è autorizzata la realizzazione di un sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici, volto alla prevenzione di fenomeni di vehicle ramming-attack attraverso la realizzazione di un ulteriore modulo della Piattaforma logistica nazionale digitale (PLN)»;

b) al comma 2, dopo la parola: «2019» sono inserite le seguenti: «nonché di 2 milioni di euro rispettivamente per il 2020 e per il 2021» e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti apporta alla convenzione con il soggetto attuatore unico le modifiche necessarie».



**LEGGE 11 settembre 2020, n. 120 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale.**

**Articolo 48**

- omissis -

4. All'articolo 11-bis del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. A decorrere dall'anno 2020, una quota pari a 5 milioni di euro annui delle risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è destinata al finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione della logistica del Paese con particolare riferimento ai porti, agli interporti, alle ferrovie e all'autotrasporto anche per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del sistema di mobilità delle merci, nonché per il completamento degli investimenti, con particolare riferimento ai nodi (porti, interporti e piattaforme logistiche) del Mezzogiorno.»;

b) al comma 2, le parole «di cui al comma 1 del presente articolo» sono sostituite dalle seguenti: «di cui al presente articolo»;

c) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente: «2-bis. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a ridefinire, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il rapporto convenzionale stipulato in attuazione dell'articolo 4-bis del decreto legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, con il soggetto attuatore di cui all'articolo 61-bis, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, riconoscendo, nei limiti dell'autorizzazione di spesa recata dal comma 2 del medesimo articolo 4-bis, i soli costi documentati e sostenuti alla data del 31 dicembre 2019. Le risorse, che si rendono disponibili a seguito della ridefinizione del rapporto convenzionale, sono destinate al finanziamento delle attività di cui al comma 1.».

5. Per l'attuazione del comma 4, il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

## **LINK IPERTESTUALI**

[Legge 30 dicembre 2004, n. 311 art.1, comma 456](#)

[Decreto Ministeriale 20 giugno 2005, n. 18T](#)

[Circolare attuativa 4 agosto 2005 del DM 18T/2005](#)

[Legge 11 novembre 2005, n. 233](#)

[Legge 23 dicembre 2005, n. 266 art.1, comma 108](#)

[Legge 27 dicembre 2006, n. 296 art.1, commi 916 e 1044](#)



[Decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 2007, n. 227](#)

Decreto Ministeriale 14 dicembre 2007, n. 207

[Legge 24 dicembre 2007, n. 244, art. 2 commi 244 e 246](#)

Decreto Legge 27 maggio 2008, n. 93 convertito con modificazioni dalla Legge 24 luglio 2008, n. 126

[Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo, n. 27, art. 61 bis](#)

[Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, art. 23, comma 12-terdecies](#)

Decreto Ministeriale 6 dicembre 2012, n. 449

[Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, art. 19](#)

[Legge 24 dicembre 2012, n. 228, art.1 comma 211](#)

[Decreto 1 febbraio 2013, art. 6, lettera m\)](#)

[Legge 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1 comma 90](#)

[Decreto Legge 23 dicembre 2013, n. 145 convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, art. 13 comma 6-bis](#)

[Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 agosto 2015 "approvazione del Piano strategico della portualità e della logistica"](#)

[Decreto Legge 29 dicembre 2016, n. 243 convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, art. 4-bis](#)

[Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91 convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, art. 16-ter](#)

[Legge 4 agosto 2017, n. 124, art. 1 commi da 188 a 191](#)

[Legge 27 dicembre 2017, n. 205 art. 1 comma 583](#)

[Direttiva 20 marzo 2018 n. 137](#)

[Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109 convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 art. 6](#)

[Legge 30 dicembre 2018, n. 145, art. 1 commi da 1025 a 1027](#)

[Decreto n. 15 dell'11 aprile 2019 del Commissario straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10](#)

[Decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 convertito con modificazioni dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, art. 11-bis](#)



[Legge 27 dicembre 2019, n. 160 art. 1, comma 17](#)

[Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120](#)

