



Legge quadro in materia di interporti

A.C. 703-B

Dossier n° 63/3 - Elementi per l'esame in Assemblea
31 ottobre 2025

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	703-B
Titolo:	Legge quadro in materia di interporti
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Rotelli

Premessa

La proposta di legge [A.C. 703-B](#), trasmessa dal Senato il 9 luglio 2025 con modificazioni ed ora nuovamente all'esame della Camera, introduce una **nuova disciplina quadro in materia di interporti** che sostituisce, abrogandola, quella attualmente contenuta nella [legge n. 240 del 1990](#).

Si ricorda che l'A.C. 703, presentato il 12 dicembre 2022, era stato approvato dalla Camera dei deputati il 28 febbraio 2024 e quindi trasmesso al Senato.

Il provvedimento in larga parte ripropone il contenuto della proposta di legge [A.C. 1259](#), presentata nella scorsa legislatura alla Camera, sulla quale la Commissione trasporti aveva svolto una cospicua [attività conoscitiva](#).

Gli **interporti** costituiscono, insieme ai porti e ai *terminal* intermodali, uno dei c.d. "nodi intermodali", ossia delle **infrastrutture** dedicate allo **scambio modale** e all'**interconnessione fra le reti**.

Più precisamente, l'interporto può essere definito come un **complesso di infrastrutture e servizi** finalizzati allo **scambio di merci tra diverse modalità di trasporto**. Come evidenziato nel Piano strategico della portualità e della logistica, si tratta di strutture complesse, che si collocano al centro della *supply-chain* e che sono in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.).

In base ai [dati](#) forniti dal Ministero delle infrastrutture e trasporti risultano attivi in Italia i seguenti **interporti**: [Bari](#) (Interporto regionale della Puglia), [Bologna](#), [Catania](#) (Interporti Siciliani), [Cervignano del Friuli](#), Interporto di Civitavecchia, Interporto di Gorizia, [Jesi](#) (Interporto delle Marche), [Livorno](#) (Interporto Toscano), [Maddaloni](#) (Interporto Sud Europa), [Mortara](#), [Nola](#) (Interporto Campano), [Novara](#), [Orbassano](#), [Orte](#) (Interporto Centro Italia), [Padova](#), [Parma](#), [Pescara](#) (Interporto d'Abruzzo), [Portogruaro](#), [Prato](#) (Interporto della Toscana Centrale), [Rivalta Scrivia Terminal Europa](#), [Rovigo](#), [Torino](#), [Trento-Interbrennero](#), [Trieste](#), [Vado](#), [Venezia](#) e [Verona](#) (Interporto Quadrante Europa).

Contenuto

Articolo 1. Ambito di applicazione, finalità e definizioni

L'**articolo 1** della proposta di legge individua l'ambito **di applicazione** delle successive disposizioni, illustrandone altresì le **finalità** e fornendo le necessarie **definizioni**.

Più nel dettaglio, il **comma 1** rimette alla **legge quadro** l'individuazione dei **principi fondamentali in materia di interporti e della loro rete**, ai sensi dell'**articolo 117, terzo comma, della Costituzione**, nell'ambito delle materie concernenti i porti e gli aeroporti civili, nonché le grandi reti di trasporto e di navigazione.

Articolo 1.
Ambito di applicazione, finalità e definizioni

Si ricorda che l'**articolo 117 della Costituzione** attribuisce tali materie alla **legislazione concorrente** dello Stato e delle regioni.

Con specifico riferimento alla materia "porti e aeroporti civili", la Corte costituzionale con la [sentenza n. 79 del 2011](#) ha confermato il proprio orientamento ad ammettere in tale materia, pure di legislazione concorrente, un **ampio intervento statale** sulla base del principio di sussidiarietà

(c.d. **attrazione in sussidiarietà**), a condizione che siano individuate adeguate procedure concorrentive e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni (le c.d. **intese**). Analoghe considerazioni, sulla base di una consolidata giurisprudenza della Corte (ex plurimis, la [sentenza n. 303 del 2003](#)) valgono anche per le materie "grandi reti di trasporto" e "governo del territorio", e quindi per le **infrastrutture strategiche**.

Peraltro, con la [sentenza n. 16 del 2010](#) è stato precisato che "la nozione di infrastrutture non si presta ad essere ricondotta in quella di 'materie', prevista dall'art. 117 Cost. Per infrastrutture, invece, devono intendersi le opere finalizzate alla realizzazione di complessi costruttivi destinati ad uso pubblico, nei campi più diversi, che incidono senza dubbio su materie di competenza legislativa **concorrente** (governo del territorio, porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione, produzione trasporto e distribuzione nazionale dell'energia, coordinamento della finanza pubblica ai fini del reperimento e dell'impiego delle risorse), ma coinvolgono anche materie di competenza **esclusiva dello Stato**, come l'ambiente, la sicurezza e la perequazione delle risorse finanziarie".

Il **comma 2** individua le seguenti **finalità** della legge quadro:

- a. favorire l'intermodalità **terrestre** e l'efficienza **dei flussi logistici**, per lo svolgimento di funzioni di **connessione di valore strategico** per l'intero territorio nazionale, **valorizzando anche la rete esistente degli interporti** di cui alla [legge n. 240 del 1990](#) e i collegamenti con il **sistema portuale**;
- b. migliorare e incrementare l'efficienza e la **sostenibilità dei flussi di trasporto** in una prospettiva di sviluppo e di connessione tra le reti infrastrutturali in ambito nazionale ed europeo;
- c. sostenere, **in coerenza con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**, il **completamento** delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti (**TEN-T**);
- d. razionalizzare l'utilizzazione **del territorio** in funzione della domanda di trasporto e di attività logistiche;
- e. contribuire alla **diminuzione dell'impatto ambientale** delle attività di trasporto e di logistica;
- f. promuovere la **sostenibilità economica, sociale e ambientale** delle attività di trasporto e di logistica

Si ricorda che il [Piano strategico della portualità e della logistica](#) è stato approvato con d.P.C.M. 26 agosto 2015, in attuazione delle previsioni dell'articolo 29 del [decreto-legge n. 133 del 2014](#) (cd. Sblocca Italia). La **prima parte** del Piano contiene un'ampia disamina della situazione del **sistema portuale italiano** inquadrato anche in relazione alla situazione internazionale ed europea con specifici approfondimenti sugli aspetti sia normativi che economici relativi allo sviluppo della rete commerciale europea (ferroviaria e portuale), all'attuale disponibilità di risorse per le autorità portuali e in generale all'andamento economico del sistema portuale. La **seconda parte** del Piano indica **10 obiettivi strategici per il sistema mare** declinati in specifiche azioni, tra cui **l'adeguamento delle infrastrutture di collegamento**, nell'ambito dell'obiettivo "Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri", con la realizzazione di corridoi ferroviari veloci e il potenziamento delle connessioni via mare, nonché la **promozione di interventi di miglioramento del sistema logistico** attraverso l'implementazione della piattaforma logistica nazionale e l'innovazione tecnologica.

Si ricorda anche che la [legge n. 124 del 2017](#) (Legge annuale per la concorrenza), all'articolo 1, comma 188, ha previsto la creazione di un unico **Sistema nazionale di monitoraggio della logistica (SiNaMoLo)**. A tale sistema è previsto che contribuiscano: la piattaforma logistica nazionale digitale (PLN); 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); il SISTRI (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti) dell'allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, oggi Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica; il sistema informativo dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli; le piattaforme logistiche territoriali.

Nel [Programma Nazionale di Riforma 2020](#) (PNR), nell'Allegato al DEF, Sezione III "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture" (c.d. **Italiaveloce**), si evidenzia che la risposta agli effetti negativi provocati dall'emergenza sanitaria COVID-19 deve anche passare attraverso l'avvio di una programmazione di interventi infrastrutturali rilevanti per il settore dei trasporti e della logistica. Il documento prospetta anche la strategia per la realizzazione di un **piano per la resilienza e lo sviluppo della logistica italiana** che dovrà partire da un'analisi delle fragilità del sistema e dei servizi logistici essenziali per la sopravvivenza del Paese con il conseguente aggiornamento dei fabbisogni logistici del Paese stesso. Per il conseguimento di tali obiettivi sarà, in particolare, necessario un ripensamento delle misure di **incentivazione** in senso **multimodale ed intermodale**, integrando le misure attualmente dedicate ad una specifica modalità, la creazione di un fondo di resilienza, in quota percentuale e cumulata del fondo investimenti, incentivi che possono riguardare l'offerta di trasporto,

esemplificativamente indicati nel documento come un sostegno economico paragonabile ai contratti di servizio per SIEG, ovvero la domanda.

Anche il **PNRR** stanzia significative risorse per lo sviluppo della **logistica portuale**. Difatti, l'intermodalità e la logistica integrata rappresentano la Componente 2 della Missione 3: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" (**M3C2**), con risorse pari a **630 milioni** di euro.

La Componente prevede specifici interventi a supporto dell'ammodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica, ripartiti in due ambiti di intervento:

- **Sviluppo del sistema portuale (M3 C2.1)**, con risorse per **270 milioni** di euro costituiti da **prestiti (loans)**;
- **Intermodalità e logistica integrata (M3 C2.2)**, con risorse per **360 milioni** di euro costituiti da **sovvenzioni (grants)**.

Si ricorda, da ultimo, che l'attenzione per lo sviluppo della logistica portuale è emersa anche nella scorsa legislatura, nel corso della quale la IX Commissione Trasporti della Camera ha svolto l'audizione di Calogero Mauceri, commissario straordinario per il collegamento tra il terzo valico dei Giovi e il nodo ferroviario di Genova, con riferimento alla progettazione del nuovo centro merci di Alessandria smistamento.

Il **comma 3** fa salve le **competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano** ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.

Il **comma 4** contiene le seguenti **definizioni**:

a) **interporto**: il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, **gestito in forma imprenditoriale** (locuzione, questa, **non presente nella legge attuale**) al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'**obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza** dei flussi logistici, in ogni caso fornito di **collegamenti** con porti o aeroporti e viabilità di grande comunicazione e comprendente uno **scalo ferroviario** idoneo a formare e ricevere treni intermodali completi o convenzionali, attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario alla strada o alla navigazione interna;

La vigente legge n. 240 del 1990 definisce l'**interporto** come "un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione" (articolo 1).

L'articolo 3 del testo **originario** della medesima legge prevedeva che la realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture degli interporti fosse affidata in concessione ad enti pubblici e a società per azioni, anche riuniti in consorzi; tale articolo è stato successivamente **abrogato** dall'articolo 6 del decreto-legge n. 98 del 1995, così determinando, di fatto, la **privatizzazione degli interporti** (si veda in proposito la sentenza del Consiglio di Stato, sezione seconda, n. 1776 del 12 marzo 2020). Per l'individuazione degli **interporti di rilevanza nazionale**, l'articolo 2 della legge fa riferimento al **piano generale dei trasporti** (approvato con d.P.C.M. 10 aprile 1986) e successivi aggiornamenti.

b) **soggetti gestori degli interporti** (lettera introdotta al **Senato**): enti o imprese proprietari o titolari del diritto di gestione, comunque denominato, degli interporti di rilevanza nazionale individuati ai sensi della legge 4 agosto 1990, n. 240, e aggiornati con le indicazioni contenute negli atti di pianificazione nazionale;

c) il **Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica**: il **nuovo organismo** previsto dall'articolo 4 (v. *infra*).

Il **comma 5** definisce gli interporti come **infrastrutture strategiche** per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di **preminente interesse nazionale**, mentre il **comma 6** specifica che la **rete degli interporti costituisce**, nel suo insieme, una delle **infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti** ed è **strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale**.

Si ricorda, in proposito, che la logistica e gli interporti, come riconosciuto dal Consiglio di Stato, sezione seconda, nella già citata sentenza n. 1776 del 12.03.2020 (v. *supra*), svolgono **servizi essenziali** e la **struttura fisica** dell'interporto, in particolare, "è evidentemente funzionale a realizzare **rilevanti interessi pubblici per la comunità**, quali concentrare i flussi di merci e promuovere il trasporto multimodale con particolare riferimento alla modalità ferroviaria (con influssi benefici sull'ambiente), aumentare la competitività e l'efficienza delle imprese di trasporto/logistica e sviluppare reti logistiche nazionali ed internazionali, offrendo servizi migliori al sistema produttivo".

Con il **comma 7** si prevede, infine, che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisca un elenco dei soggetti gestori degli interporti**.

Articolo 2. Programmazione degli interporti

L'**articolo 2** della proposta di legge introduce il **principio della programmazione degli interporti**, attraverso lo strumento del **Piano generale per l'intermodalità**.

Articolo 2.
Programmazione
degli interporti

A tale fine si prevede innanzitutto, al **comma 1**, che il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** provveda alla **ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione** rispondenti alle condizioni stabilite dalla [deliberazione 7 aprile 1993 del CIPET](#) (Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, poi soppresso, le cui funzioni sono state trasferite dal [d.P.R. n. 373 del 1994](#) al CIPE, oggi CIPESS), con uno o più **decreti**, da emanare **entro un anno** dalla data di entrata in vigore della legge, acquisito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e sentita la **Conferenza unificata**, ai fini dell'elaborazione del **Piano generale per l'intermodalità**, la cui predisposizione è prevista dal successivo **comma 2**, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica. Il **Piano generale per l'intermodalità è approvato con decreto del MIT, previa intesa in sede di Conferenza unificata. Successivamente all'acquisizione dell'intesa, lo schema di decreto è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari** competenti per materia, che dev'essere reso **entro trenta giorni dalla trasmissione (comma 3)**, termine decorso il quale il decreto può comunque essere adottato.

Si ricorda che la richiamata [delibera CIPET 7 aprile 1993](#) (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993) ha previsto che un interporto, come definito dall'articolo 1 della legge n. 240 del 1990, è considerato **di rilevanza nazionale** qualora risponda alle seguenti condizioni:

- a. le funzioni e i servizi insediati nell'interporto dovranno corrispondere, fin dalla fase iniziale di messa in servizio dell'impianto, **almeno** a quelli individuati come **minimi** nell'elaborato tecnico allegato alla delibera, della quale forma parte integrante, e dovranno essere predisposti, ove possibile, **per il funzionamento nell'ambito di una rete logistica nazionale**; in particolare occorre che siano previsti gli impianti base per l'esercizio del trasporto combinato e la movimentazione dei *containers*, nonché le sedi degli operatori del trasporto e della logistica, e che siano individuate tutte le aree necessarie alla sosta e alla mobilità dei veicoli stradali e ferroviari;
- b. le aree sulle quali è programmato l'insediamento dell'interporto dovranno essere **libere da vincoli** e destinate, negli strumenti urbanistici vigenti del comune interessato (o dei comuni interessati), ad attività terziarie e di servizi o di altre attività comunque compatibili con l'insediamento interportuale;
- c. l'interporto, nella dimensione proposta, dovrà essere **economicamente compatibile con il bacino di traffico di gravitazione**, dal punto di vista delle funzioni e dei servizi insediati e dal punto di vista della domanda acquisibile, anche tenendo conto di eventuali altri impianti analoghi presenti o progettati nella stessa zona di gravitazione del traffico: la domanda su cui è dimensionato l'interporto deve essere **sufficiente a garantire l'investimento** sul piano finanziario ed avere caratteristiche merceologiche specifiche per l'intermodalità;
- d. l'interporto dovrà essere **attrattivo nei confronti degli operatori del settore**; dovrà essere quindi prevista la presenza di **infrastrutture ferroviarie intermodali** della S.p.a. Ferrovie dello Stato o di sua partecipata ovvero di altro vettore ferroviario e dovrà essere accertata l'esistenza di spedizionieri e/o vettori disponibili a trasferire la loro attività nell'interporto;
- e. l'interporto dovrà essere **inserito nel piano regionale dei trasporti**.

Dalla formulazione del testo risulta, pertanto, che la Conferenza unificata interloquisce sia con proprio parere sugli atti ricognitivi degli interporti sia mediante l'intesa per l'adozione del **Piano generale per l'intermodalità**.

Il **comma 4** consente al **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** di provvedere all'individuazione **di nuovi interporti**, qualora sussistano le condizioni per la loro creazione, come definite nel successivo articolo 3, commi 1 e 2 (v. *infra*), previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più **decreti**, di **concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica**, secondo **criteri** volti alla costituzione di un sistema atto a **incrementare la funzionalità della rete degli interporti**. Il numero totale degli interporti comunque non può superare i **30** (v. l'articolo 6, **comma 1**, come modificato in sede referente).

Con la stessa procedura il **MIT** può individuare gli interventi necessari per il **potenziamento degli interporti esistenti**.

Articolo 3. Condizioni per l'individuazione degli interporti

L'articolo 3 elenca, al comma 1, le **condizioni** al ricorrere delle quali è consentita al MIT l'individuazione di **nuovi interporti**, secondo la procedura descritta all'articolo 2, comma 4 (v. *supra*), con la precisazione che esse devono ricorrere **congiuntamente**:

- a) disponibilità di un **territorio non soggetto a vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici** che ne compromettano la fattibilità;
- b) presenza di **collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione**;
- c) presenza di **collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria**;
- d) presenza di **adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto o un aeroporto**;
- e) coerenza con i **corridoi transeuropei di trasporto** (reti TEN-T);

Si segnala che il [regolamento \(UE\) 2024/1679](#) sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ha aggiornato e sostituito le linee guida stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 (che è stato abrogato).

Riguardo alle reti transeuropee, si veda il [dossier di documentazione](#) predisposto in occasione dell'audizione del Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas, del 26 giugno 2025 (v. p. 13 e seguenti).

f) individuazione dei siti in **aree già bonificate**, con previsione, in via prioritaria, di interventi di **potenziamento e riutilizzazione di strutture preesistenti**;

g) garanzia di un'adeguata **sostenibilità finanziaria** delle attività e di **idonei flussi di merci** attuali e previsti.

Il comma 2 individua, altresì, i **requisiti** che il **progetto di un nuovo interporto** deve prevedere, nel **rispetto delle previsioni del Codice dell'ambiente** (di cui al [decreto legislativo n. 152 del 2006](#)):

- a. **un terminale ferroviario intermodale**, idoneo a formare e ricevere treni intermodali completi o convenzionali e attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario alla strada o alla navigazione interna, aventi caratteristiche compatibili con l'ottimale sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria dalla quale è servito l'interporto; le **modalità di utilizzazione del raccordo tra il terminale e la rete ferroviaria** sono oggetto di apposito **accordo tra il gestore dell'interporto e la società Rete ferroviaria italiana S.p.a.**, quale gestore dell'infrastruttura, fatti salvi gli accordi per la gestione diretta del terminale ferroviario da parte di RFI;
- b. **un'area attrezzata di sosta per i veicoli delle categorie internazionali N2, N3, O3 e O4** (veicoli per il trasporto merci con massa superiore a 3,5 t e inferiore a 2 t e rimorchi con massa superiore a 0,75 t ma non superiore a 10 t);
- c. **un servizio doganale**, qualora l'infrastruttura abbia flussi di traffico provenienti da Stati non appartenenti all'Unione europea;
- d. **un centro direzionale**;
- e. **un'area per i servizi destinati ai veicoli industriali**;
- f. **aree diverse destinate, rispettivamente, alle funzioni di trasporto intermodale, di logistica di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana**;
- g. sistemi che garantiscano la **sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori**.

Inoltre (comma 3), la **progettazione e la realizzazione** di un interporto devono rispondere a criteri di **trasparenza** e di **unitarietà** tra le diverse funzioni previste e devono **prevedere** adeguati e certificati **sistemi di sicurezza e di risparmio energetico**. Inoltre, esse devono contenere un'adeguata **valutazione costi/benefici dell'investimento** e devono essere previste **infrastrutture per l'energia da fonti rinnovabili o collegamenti a reti di approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi eurounitari in materia di emissioni nell'atmosfera**.

Articolo 4. Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica

L'articolo 4, come modificato al Senato, istituisce il **Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica**, un nuovo organo con **funzioni consultive** in ordine alla

Articolo 3.
Condizioni per
l'individuazione
degli interporti

Articolo 4.
Comitato

Il comma 1 individua come **finalità** quella dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo, nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci. Tale disposizione - che prevede la collaborazione con le Autorità di sistema portuale - vale finché non vi sarà il riordino organico della disciplina portuale (oggi contenuta nella L. 84/1994).

Si ricorda che, in coerenza con quanto previsto dal Piano strategico della portualità e della logistica, con il [decreto legislativo n. 169 del 2016](#) è stato operato il riordino del sistema portuale, prevedendosi l'istituzione delle nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP), i cui **compiti** sono i seguenti (articolo 6, comma 4, della [legge n. 84 del 1994](#)):

- indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di servizi, banchine e lavoro portuale e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali;
- coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal [codice della navigazione](#), fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.);
- **promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.**

La definizione della **composizione**, dell'organizzazione, del **funzionamento** e della **disciplina amministrativa e contabile** del Comitato è rimessa, dal **comma 2**, a un **regolamento** adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della [legge n. 400 del 1988](#), tramite **decreto del MIT**, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, nel rispetto dei seguenti **principi**:

- a. il Comitato è presieduto dal **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** o da un suo delegato;
- b. sono **membri di diritto** del Comitato i **presidenti delle regioni** nel cui territorio sono ubicati gli interporti, il **Presidente dell'Unione interporti riuniti**, nonché i **presidenti degli interporti** medesimi, o i rispettivi delegati;
- c. la composizione, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato sono disciplinati in **funzione degli ambiti territoriali interessati** dalle iniziative volte alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, anche prevedendo la costituzione di appositi **sottocomitati**.

In base al **comma 3**, alle riunioni del Comitato possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci e i presidenti delle Autorità di sistema portuale competenti per le regioni interessate dalla programmazione di nuovi interporti, il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o provincia autonoma da lui delegato, nonché i rappresentanti delle associazioni delle imprese di trasporto e di logistica che operano nei medesimi ambiti territoriali.

Il **comma 4** novella l'articolo 46, comma 1, del [decreto-legge n. 201/2011](#), in materia di collegamenti infrastrutturali e logistica portuale, inserendo il **Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica** tra i soggetti con i quali le Autorità di sistema portuale possono stipulare atti di intesa e di coordinamento per costituire sistemi logistici, accanto agli altri soggetti attualmente previsti che sono le regioni, le province e i comuni interessati e i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Il **comma 5**, modificato nel corso dell'esame alla Camera, prevede che per la partecipazione alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica non

spettino compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

Articolo 5. Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti

L'articolo 5 disciplina il **regime giuridico applicabile ai soggetti gestori degli interporti**, stabilendo al **comma 1** che la **gestione di un interporto** costituisce attività di **prestazione di servizi** svolta in ambito **concorrenziale** rientrante tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale, e che i **soggetti** che gestiscono gli interporti **operano in regime di diritto privato**.

Il **comma 2** dispone espressamente che i **gestori** degli interporti **provvedano alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti** nonché, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio, **all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione** alle disposizioni dell'articolo 3, comma 3 (v. *supra*), relative alla **conformità a sistemi di sicurezza e di controllo** nonché di **risparmio energetico**.

Il **comma 3** prevede che, al fine di garantire la **certezza** degli strumenti economico-finanziari utilizzati per la realizzazione degli interporti, gli **enti pubblici concedenti** costituiscano un **diritto di superficie** (ai sensi degli articoli 952 e seguenti del [codice civile](#)) sulle aree in cui è ubicato l'interporto, in **favore dei gestori degli interporti** interessati **già convenzionati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

La disposizione prevede, in aggiunta, che la **durata del diritto di superficie** sia stabilita **tenendo conto del valore degli investimenti effettuati** per le opere realizzate dai soggetti gestori, nonché dell'ammortamento **dei costi** da questi già sostenuti. Nel rispetto di tali criteri, la **valutazione sulla congruità dell'operazione** economico-finanziaria in correlazione alla durata del diritto di superficie deve essere effettuata tramite una **perizia di stima asseverata e giurata** da un tecnico abilitato, volta a definire un **piano economico-finanziario** in relazione ai costi sostenuti e ai ricavi attesi dalla gestione delle opere realizzate, nonché alla misura degli oneri sostenuti e non ancora ammortizzati attraverso la gestione stessa.

Con il **comma 4** si prevede che i **gestori degli interporti** interessati **possano riscattare** le predette aree dagli **enti concedenti** trasformando, a seguito di espressa richiesta, il **diritto di superficie** in **diritto di piena proprietà sui beni immobili**. Si prevede l'applicazione, in quanto compatibile, della **procedura prevista dall'articolo 31, commi da 45 a 48, della legge n. 448 del 1998** ([finanziaria 1999](#)).

Premesso che il **diritto di superficie** è il diritto del proprietario di un terreno di fare e mantenere al di sopra del suolo una costruzione a favore di altri che ne acquista la proprietà (articolo 952 del codice civile) e che il **diritto di proprietà** è un diritto reale che ha per contenuto la facoltà di godere e di disporre delle cose in modo pieno ed esclusivo, entro i limiti e con l'osservanza degli obblighi previsti dall'ordinamento giuridico (articolo 832 del codice civile), la **procedura indicata al citato articolo 31, commi da 45 a 48, della legge n. 448 del 1998**, è, in sintesi, la seguente:

1. viene riprodotta la possibilità dei Comuni di **cedere in proprietà le aree concesse in diritto di superficie**;
2. viene riprodotta la possibilità di **modificare le convenzioni** per le aree concesse in proprietà;
3. la trasformazione del diritto di superficie in diritto di piena proprietà sulle aree può avvenire a seguito di **proposta da parte del comune** e di accettazione da parte dei singoli proprietari degli alloggi e loro pertinenze, per la quota millesimale corrispondente, dietro pagamento di un corrispettivo;
4. il **corrispettivo** delle aree cedute in proprietà è determinato dal comune, su parere del proprio ufficio tecnico, in misura pari al 60 per cento di quello determinato attraverso il **valore venale del bene, con la facoltà per il comune di abbattere tale valore fino al 50 per cento**, al netto degli oneri di concessione del diritto di superficie, rivalutati sulla base della variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi tra il mese in cui sono stati versati i suddetti oneri e quello di stipula dell'atto di cessione delle aree.

Articolo 6. Potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria aeroportuale

L'articolo 6, al **comma 1**, prevede che, **entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto di fissazione delle priorità** di al successivo comma 3, **il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la

Articolo 5.
Regime
applicabile ai
soggetti gestori
degli interporti

Articolo 6.
Potenziamento
degli interporti,

logistica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, garantendo, in ogni caso, che il numero di interporti non sia superiore a trenta.

dell'intermodalità
e della rete
ferroviaria
aeropuiale

Per tale attività il comma 2, come modificato al Senato, autorizza la spesa di:

- 5 milioni di euro per il 2025;
- 10 milioni di euro per il 2026;
- 10 milioni di euro per il 2027.

Resta stabilito altresì - come sopra accennato - che l'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti sia definito tenendo conto della rispondenza dei progetti stessi alle finalità della legge quadro (enunciate all'articolo 1, comma 2, v. *supra*), con particolare riferimento alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica (lettera e), nonché del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti previsti per i nuovi interporti (di cui all'articolo 3, comma 2, v. *supra*).

Il comma 3 rinvia, per le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2, ad un regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988, con decreto del MIT, di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza unificata, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il comma 4 disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di cui al comma 1, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità, al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi.

Nello specifico, tali progetti sono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali ([TUEL, di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000](#)), con la partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Qualora l'accordo di programma non sia approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza prevista dal comma 3 dell'articolo 34 appena citato, ovvero qualora il consiglio comunale non ratifichi l'adesione del sindaco ai sensi del comma 5 del medesimo articolo 34, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi del presente articolo.

A seguito delle modifiche approvate al Senato, si prevede che per motivate esigenze istruttorie, il termine di cui al secondo periodo, relativo all'approvazione dell'accordo di programma, può essere prorogato fino a un massimo di ulteriori due mesi. Le risorse rimaste inutilizzate sono assegnate, nel medesimo esercizio, con le modalità di cui al presente articolo.

Il successivo comma 5 prevede che i gestori delle infrastrutture ferroviarie possono provvedere all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di "ultimo miglio", previa analisi costi/benefici e, sulla base di una modifica apportata nel corso dell'esame alla Camera dei deputati, previa individuazione delle necessarie risorse finanziarie,

con oneri a proprio carico. La finalità dell'adeguamento è di potenziare la capacità dei flussi della rete ferroviaria presenti negli interporti e per aumentare la capacità degli impianti ferroviari presenti negli interporti e nei porti nonché di favorire l'interoperabilità ed elevare i livelli di sicurezza dei *terminal* intermodali raccordati all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Ulteriore scopo dell'adeguamento della capacità degli impianti è l'ottimizzazione della gestione della circolazione ferroviaria e l'unificazione degli standard tecnici e normativi di sicurezza.

Il comma 6 prevede poi che i soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivano con RFI S.p.a. appositi contratti per procedere all'adeguamento ai parametri dell'Unione europea in materia di:

1. adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i *terminal* interportuali sono collegati;
2. funzionalità e dimensioni dei moduli dei *terminal* ferroviari interportuali.

Articolo 7. Disposizioni finanziarie

L'articolo 7, al comma 1, come modificato al Senato, reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, per i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, pari alle somme previste nell'articolo 6 (v. *supra*), ai quali si provvede mediante:

Articolo 7.
Disposizioni
finanziarie

- quanto ai **5 milioni di euro per il 2025** mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 235, della legge 30 dicembre 2018, n. 145;
- quanto ai **10 milioni di euro per il 2026** mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;
- quanto ai **10 milioni di euro per il 2027** mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234).

Salvo questa copertura, la legge non deve comportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ad esclusione di quanto previsto dal comma 1, e le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente (**comma 2**).

Si autorizza, pertanto, il MEF ad apportare, con propri decreti, le occorrenti **variazioni di bilancio** (**comma 3**).

Articolo 8. Disposizioni finali

L'**articolo 8, comma 1**, dispone l'abrogazione degli articoli **1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge n. 240 del 1990**, nonché dell'articolo **6 del decreto-legge n. 98 del 1995**.

[Articolo 8. Disposizioni finali](#)

Il **comma 2** dispone, peraltro, che le disposizioni così abrogate **continuano ad applicarsi ai procedimenti avviati e non conclusi** alla data di entrata in vigore della presente legge e che **restano fermi i provvedimenti adottati** ai sensi delle medesime disposizioni.

Infine, il **comma 3** stabilisce che le **regioni a statuto ordinario**, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, devono conseguentemente **adeguare le proprie disposizioni in materia di interporti**. Le **regioni a statuto speciale** e le **province autonome di Trento e di Bolzano** adeguano nello stesso termine la propria **legislazione secondo le norme dei propri statuti e relative norme di attuazione**. Si stabilisce altresì che i **principi fondamentali della legge** acquisiscano **efficacia immediata alla data di entrata in vigore della legge stessa nelle regioni a statuto ordinario**.