

CAMERA DEI DEPUTATI

Attesto che la Camera dei deputati ha approvato, il 5 novembre 2025, la seguente proposta di legge, d'iniziativa dei deputati Rotelli, Deidda, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Raimondo, Ruspandini e Gaetana Russo, già approvata dalla Camera dei deputati il 28 febbraio 2024 e modificata dal Senato della Repubblica il 9 luglio 2025:

Legge quadro in materia di interporti

Art. 1.

(Ambito di applicazione, finalità e definizioni)

1. La presente legge stabilisce, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, nell'ambito delle materie concernenti i porti e gli aeroporti civili nonché le grandi reti di trasporto e di navigazione, i principi fondamentali concernenti gli interporti e la loro rete.

2. In attuazione di quanto disposto dal comma 1, la presente legge persegue le seguenti finalità:

a) favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, 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 4 agosto 1990, n. 240, 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 quanto previsto nel Piano strategico nazionale della

portualità e della logistica, il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti, di cui al regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024;

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.

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

4. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «interporto»: il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'in-

termodalità 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, e attrezzature fisse e mobili atte al trasbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario a quella stradale o di navigazione interna;

b) « soggetti gestori degli interporti »: 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) « Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica »: l'organismo di cui all'articolo 4.

5. Gli interporti sono infrastrutture strategiche per lo sviluppo e per la modernizzazione del Paese e di preminente interesse nazionale.

6. 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.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, istituisce un elenco dei soggetti gestori degli interporti.

Art. 2.

(Programmazione degli interporti)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità di cui ai commi 2 e 3, acquisito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, con uno o più decreti, da emanare entro un anno dalla

data di entrata in vigore della presente legge, provvede alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione rispondenti alle condizioni stabilite dalla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto 7 aprile 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora il Piano generale per l'intermodalità, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica.

3. Il Piano generale per l'intermodalità è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. 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, da rendere entro trenta giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto può essere comunque adottato.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con uno o più 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, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 3, commi 1 e 2, ovvero all'individuazione degli interventi necessari al potenziamento degli interporti esistenti.

Art. 3.

(Condizioni per l'individuazione di nuovi interporti)

1. L'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza congiunta delle seguenti condizioni:

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;

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

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

2. Il progetto di un nuovo interporto, nel rispetto delle disposizioni del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, deve altresì prevedere:

a) un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare e ricevere treni intermodali completi o convenzionali, e attrezzature fisse e mobili atte al transbordo di unità di carico intermodali e merce dalla modalità di trasporto ferroviario a quella stradale o di 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 devono essere oggetto di un apposito accordo tra il soggetto gestore dell'interporto e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli accordi per la gestione diretta del terminale ferroviario da parte del medesimo gestore dell'infrastruttura ferroviaria;

b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli delle categorie internazionali N2, N3, O3 e O4;

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.

3. La progettazione e la realizzazione di un nuovo 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 nonché contenere un'adeguata valutazione dei costi e dei benefici dell'investimento. Devono essere inoltre previsti infrastrutture di produzione di energia da fonti rinnovabili o collegamenti a reti di approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi stabiliti dall'Unione europea in materia di emissioni nell'atmosfera.

Art. 4.

(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

1. Nelle more del riordino organico della disciplina legislativa relativa alla materia portuale, il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità alle finalità di cui all'articolo 1, svolge funzioni consultive in ordine alla programmazione e al coordinamento delle iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo nonché della semplificazione delle operazioni e del migliora-

mento dei servizi intermodali e logistici delle merci, in collaborazione con le Autorità di sistema portuale, ferme restando le rispettive competenze.

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

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

b) fanno parte del Comitato, quali membri di diritto, i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicati gli interporti, il presidente dell'Unione interporti riuniti e i presidenti degli interporti medesimi, o i rispettivi delegati;

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

3. Alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci, 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 e i rappresentanti delle associazioni delle imprese di trasporto e di logistica che operano nei medesimi ambiti territoriali.

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

nazionale per l'intermodalità e la logistica,».

5. Per la partecipazione alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

Art. 5.

(Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)

1. La gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale rientrante tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale. I soggetti che gestiscono gli interporti agiscono in regime di diritto privato.

2. I soggetti che gestiscono gli interporti provvedono alla realizzazione delle strutture relative ai nuovi interporti ai sensi dei commi 1 e 2 dell'articolo 3 nonché, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio, all'adeguamento strutturale degli interporti già operativi e di quelli in corso di realizzazione alle disposizioni del comma 3 del medesimo articolo 3.

3. Al fine di garantire la certezza degli strumenti economico-finanziari utilizzati per la realizzazione degli interporti, gli enti pubblici concedenti costituiscono sulle aree in cui è ubicato l'interporto un diritto di superficie, ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile, in favore dei soggetti gestori dell'interporto interessato già convenzionati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La durata del diritto di superficie è 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. Tale perizia è 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.

4. I soggetti gestori degli interporti interessati possono riscattare le aree di cui al comma 3 dagli enti concedenti trasformando, a seguito di espressa richiesta, il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili. Ai fini del presente comma si applica, in quanto compatibile, la procedura prevista dall'articolo 31, commi 45, 46, 47 e 48, della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

Art. 6.

(Potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)

1. In conformità alla programmazione di cui all'articolo 2, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 3 del presente articolo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, allo scopo di garantire l'ottimizzazione, l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa, nell'ambito delle risorse di cui al comma 2 del presente articolo, individua, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, garantendo, in ogni caso, che il numero di interporti non sia superiore a trenta.

2. Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027. L'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti stessi alle finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1, con particolare riferimento alla lettera e), nonché del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.

3. Le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2 sono disciplinate,

previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi, i progetti di cui al comma 1 del presente articolo, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, sono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, con la partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Se l'accordo di programma non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza prevista dal comma 3 del citato articolo 34 del testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, ovvero se il consiglio comunale non ratifica 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. 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.

5. Coerentemente con le finalità di cui all'articolo 1, comma 2, per potenziare la capacità dei flussi della rete ferroviaria degli interporti e per aumentare la capacità degli impianti ferroviari presenti negli interporti e nei porti, in coerenza con le disposizioni della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, e del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché per favorire l'interoperabilità ed

elevare gli *standard* di sicurezza dei *terminal* intermodali raccordati all'infrastruttura ferroviaria nazionale, i gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi costi-benefici e previa individuazione delle necessarie risorse finanziarie, possono provvedere, con oneri a proprio carico, all'adeguamento delle connessioni ferroviarie di ultimo miglio, anche ai fini dell'ottimizzazione della gestione della circolazione ferroviaria e dell'unificazione degli *standard* tecnici e normativi di sicurezza nonché di capacità dell'infrastruttura.

6. I soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivono con la società Rete ferroviaria italiana Spa appositi contratti per procedere all'adeguamento ai parametri dell'Unione europea in materia di:

a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i *terminal* interportuali sono collegati;

b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei *terminal* ferroviari interportuali.

Art. 7.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 2, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2025 e a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, si provvede, quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 235, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e, quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

2. Dall'attuazione della presente legge, ad esclusione di quanto previsto dal comma 1 del presente articolo, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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

Art. 8.

(Disposizioni finali)

1. Gli articoli 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, sono abrogati.

2. Le disposizioni abrogate ai sensi del comma 1 continuano ad applicarsi in relazione ai procedimenti avviati e non conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge. Restano fermi i provvedimenti adottati ai sensi delle medesime disposizioni.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni a statuto ordinario adeguano le proprie disposizioni in materia di interporti a quanto stabilito dalla presente legge. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 3, entro il termine di cui al primo periodo, le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano adeguano la propria legislazione secondo le disposizioni contenute nei rispettivi statuti e nelle relative norme di attuazione. I principi fondamentali di cui alla presente legge acquistano efficacia dalla data di entrata in vigore della medesima nelle regioni a statuto ordinario.

IL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA