



Nn. 1055 e 1124-A

Relazione orale
Relatore SIGISMONDI

TESTO DEGLI ARTICOLI FORMULATO IN SEDE REDIGENTE DALLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

**(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI,
COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)**

nella seduta del 10 giugno 2025

Comunicato alla Presidenza l'11 giugno 2025

PER IL

DISEGNO DI LEGGE

Legge quadro in materia di interporti (n. 1055)

**d'iniziativa dei deputati ROTELLI, DEIDDA, AMICH, BALDELLI, CANGIANO,
FRIJIA, LONGI, RAIMONDO, RUSPANDINI e Gaetana RUSSO**

(v. stampato Camera n. 703)

approvato dalla Camera dei deputati il 28 febbraio 2024

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 1° marzo 2024*

CON ANNESSO TESTO DEL

DISEGNO DI LEGGE

Legge quadro in materia di interporti (n. 1124)

d'iniziativa del senatore DE POLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 APRILE 2024

assorbito nel disegno di legge n. 1055

INDICE

Pareri:

– della 1 ^a Commissione permanente	<i>Pag.</i>	3
– della 2 ^a Commissione permanente	»	4
– della 4 ^a Commissione permanente	»	5
– della 5 ^a Commissione permanente	»	6

Disegni di legge:

– n. 1055, testo approvato dalla Camera dei deputati e testo degli articoli formulato dalla Commissione	»	9
– n. 1124, d’iniziativa del senatore De Poli	»	22

PARERI DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, EDITORIA, DIGITALIZZAZIONE)

(Estensore: TOSATO)

sul disegno di legge

20 novembre 2024

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

sugli emendamenti approvati

4 giugno 2025

La Commissione, esaminati gli emendamenti approvati, riferiti al disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE DELLA 2^a COMMISSIONE PERMANENTE
(GIUSTIZIA)

(Estensore: POTENTI)

sul disegno di legge e sugli emendamenti

27 novembre 2024

La Commissione, esaminato il disegno di legge e i relativi emendamenti, per quanto di competenza, esprime parere non ostativo.

PARERE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: TERZI DI SANT'AGATA)

sul disegno di legge e sugli emendamenti

4 dicembre 2024

La Commissione,

esaminati i disegni di legge, che introducono una nuova disciplina quadro in materia di interporti, volta a sostituire quella attualmente contenuta nella legge n. 240 del 1990, e gli emendamenti riferiti al disegno di legge n. 1055 adottato come testo base dalla Commissione di merito il 10 settembre 2024;

considerato che il disegno di legge n. 1055 è volto anche a favorire l'intermodalità terrestre e a sostenere il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti, nonché di razionalizzare l'uso del territorio, diminuire l'impatto ambientale e promuovere la sostenibilità dei trasporti;

valutato che il disegno di legge n. 1055 non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo sul testo del disegno di legge n. 1055, con la seguente osservazione:

in riferimento all'articolo 1, che al comma 1, lettera *c*), richiama il regolamento (UE) n. 1315/2013 sullo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, si invita a sostituirlo con il regolamento (UE) 2024/1679 che ha abrogato e sostituito, con effetto a decorrere dal 18 luglio 2024, il precedente regolamento del 2013;

e parere non ostativo sugli emendamenti riferiti al disegno di legge n. 1055, con la seguente osservazione:

in riferimento agli emendamenti 1.14, 1.15 e 3.13, si invita a sostituire il richiamo alla decisione n. 661/2010/UE, non più in vigore, con il vigente regolamento (UE) 2024/1679 sullo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

PARERI DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: DREOSTO)

sul disegno di legge

26 febbraio 2025

La Commissione, esaminato il disegno di legge e acquisiti gli elementi informativi forniti dal Governo, preso atto che:

in relazione all'articolo 3, viene rappresentato che la disposizione si riferisce a determinate caratteristiche di progettazione che, nel rispetto delle disposizioni del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, siano in grado di garantire la presenza di sistemi infrastrutturali e specifiche aree in relazione al loro utilizzo. La lettera *c*) dell'articolo 3, comma 2, appare pertanto riferirsi alla necessità di prevedere, nell'ambito della progettazione di nuovi interporti, una specifica area destinata al compimento delle formalità doganali qualora l'interporto abbia flussi di traffico provenienti da Stati non appartenenti all'Unione europea. Con il termine « servizi doganali » si indicano le attività poste in essere dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli al fine di garantire l'espletamento delle operazioni doganali. L'organizzazione dei servizi doganali, nonché le relative modalità di svolgimento, sono definite dall'Agenzia in relazione al numero di operazioni doganali da espletare nel luogo individuato per le stesse. Viene conseguentemente evidenziato che, considerando le previsioni di cui all'articolo 3, comma 2, lettera *c*), come volte all'istituzione di un'area adibita allo svolgimento delle operazioni doganali, le attività di presidio di competenza dell'Agenzia potrebbero anche non richiedere l'istituzione di un ufficio permanente, i cui costi, comunque, non costituirebbero un maggiore onere a carico della finanza pubblica, in quanto già compresi nelle spese a carico del soggetto gestore dell'interporto, ai sensi dell'articolo 28, comma 7, dell'allegato 1 al decreto legislativo n. 141 del 2024;

con riferimento all'articolo 5, viene rappresentato che, considerato che la procedura ivi richiamata garantisce la potestà decisionale dell'ente concedente, sia per quanto concerne il rilascio del diritto di superficie di cui al comma 3, sia per quanto concerne l'eventuale riscatto delle aree di cui al comma 4, la disposizione non determina effetti negativi a carico dell'erario, escludendosi eventuali richieste di ristoro da parte degli enti

concedenti proprio in virtù del richiamo della procedura di cui all'articolo 31 della legge 23 dicembre 1998, n. 448. Pertanto, viene confermato che le disposizioni non comportano riduzioni di entrate rispetto a quelle risultanti dalle previsioni dei bilanci degli enti proprietari delle aree;

con riferimento all'articolo 6, comma 2, viene rappresentato che si rende necessario riformulare il suddetto comma 2, al fine di assicurare le disponibilità per gli interventi necessari alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti. In particolare la riformulazione è volta a una rimodulazione, sia quantitativa che temporale, relativa al suddetto finanziamento, prevedendo l'autorizzazione di spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027. Al riguardo, viene rappresentato che le risorse autorizzate dall'articolo 1, comma 392, della legge n. 234 del 2021 e allocate sul capitolo di spesa 7311, non risultano allo stato programmate, né contabilmente impegnate. Altresì, viene ritenuto, avuto riguardo alla quantificazione delle risorse finalizzate alla realizzazione di nuove strutture interportuali e allo sviluppo delle esistenti, anche sentiti gli operatori del settore, che l'importo complessivo di 25 milioni di euro in tre anni sia necessario almeno per la prima fase di avvio del nuovo disegno di legge, attese le previsioni di ripresa e aumento del traffico intermodale, a partire dal 2026, con il completamento degli investimenti del PNRR e, quindi, del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, nonché in considerazione dell'attuazione del Regolamento TEN-T (giugno 2024) che prevede un'implementazione dei nodi intermodali presenti sul territorio nazionale;

in relazione all'articolo 6, comma 6, viene confermato che la facoltà riconosciuta ai gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi costi-benefici, di adeguare le connessioni ferroviarie di « ultimo miglio », non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, e gli eventuali oneri relativi al predetto adeguamento sono a carico dei gestori medesimi,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla seguente riformulazione:

all'articolo 6, comma 2, primo periodo, le parole: « di 6 milioni di euro per l'anno 2024, di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026 » siano sostituite dalle seguenti: « di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 »;

conseguentemente, all'articolo 7, il comma 1 sia sostituito dal seguente: « 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 gli 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. ».

sugli emendamenti approvati

4 giugno 2025

La Commissione, esaminati gli emendamenti approvati relativi al disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

DISEGNO DI LEGGE N. 1055

TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

—

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) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013;

DISEGNO DI LEGGETESTO DEGLI ARTICOLI FORMULATO
DALLA COMMISSIONE

—

Art. 1.

(Ambito di applicazione, finalità e definizioni)

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) *identica;*

b) *identica;*

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;**

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

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'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, 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;

(Segue: Testo degli articoli formulato dalla Commissione)

d) *identica*;

e) *identica*;

f) *identica*.

3. *Identico*.

4. *Identico*:

a) *identica*;

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;

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

b) « 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, **stabilendone i requisiti per l'iscrizione e le cause di cancellazione e provvedendo al relativo aggiornamento ogni tre anni.**

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'in-

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

c) *identica.*

5. *Identico.*

6. *Identico.*

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

Art. 2.

(Programmazione degli interporti)

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

termodalità, 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;

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

Art. 3.

(Condizioni per l'individuazione di nuovi interporti)

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

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 trasbordo 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;

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

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

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

Art. 4.

(Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)

1. Nelle more del riordino organico della disciplina legislativa relativa alla materia

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

portuale, il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità alle finalità di cui all'articolo 1, svolge compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci, 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 sotto-comitati.

3. Alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica possono

(Segue: Testo degli articoli formulato dalla Commissione)

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

2. *Identico.*

3. *Identico.*

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

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 re-

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

4. *Identico.*

5. *Identico.*

Art. 5.

(Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

alizzazione 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.

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

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 adozione 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 **6 milioni di euro per l'anno 2024**, di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026. 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

(Segue: Testo degli articoli formulato dalla Commissione)

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. *Identico.*

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

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. Le risorse rimaste inutilizzate sono **nuovamente** assegnate 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 neces-

(Segue: Testo degli articoli formulato dalla Commissione)

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. *Identico.*

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

sarie 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 **6 milioni di euro per l'anno 2024**, a 5 milioni di euro per l'anno 2025 e a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede, **quanto a 6 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle risorse confluite nel Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111**, 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 l'anno 2026, 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

(Segue: Testo degli articoli formulato dalla Commissione)

6. *Identico.*

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. *Identico.*

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

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.

(Segue: *Testo degli articoli formulato dalla Commissione*)

3. *Identico.*

Art. 8.

(Disposizioni finali)

Identico.

DISEGNO DI LEGGE N. 1124

D'INIZIATIVA DEL SENATORE DE POLI

Art. 1.

(Finalità e obiettivi)

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, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, pubblicato per comunicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 27 ottobre 2015, il completamento delle infrastrutture per l'intermodalità previste per l'Italia nella rete transeuropea dei trasporti, di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013;

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.

2. 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.

Art. 2.

(Oggetto della legge)

1. La presente legge è volta a disciplinare le procedure per la realizzazione di nuovi interporti e il riconoscimento degli interporti esistenti.

2. Al fine dell'applicazione della presente legge si considera interporto un'infrastruttura che presenta le seguenti caratteristiche:

a) sia in possesso di un *terminal* intermodale dotato di mezzi di movimentazione in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni intermodali per settimana, con la presenza anche di spazi o binari di presa e consegna per i treni distinti dal *terminal*;

b) possieda magazzini per il trasporto e la logistica sia gestiti direttamente, sia dati in uso o locazione a operatori del settore del trasporto di merci e della logistica;

c) sia in possesso di aree attrezzate di sosta per i veicoli stradali pesanti;

d) sia dotata di un servizio doganale;

e) presenti uffici per gli operatori e i servizi;

f) sia in possesso di un'area per i servizi destinati alle persone e una per i servizi destinati ai veicoli industriali;

g) abbia sistemi idonei a favorire la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori;

h) sia dotata di strutture di connessione informatiche adeguate alle esigenze di interconnessione delle aziende e degli operatori del settore;

i) l'area interportuale sia dotata di collegamenti stradali diretti tramite tangenziali o casello autostradale con la viabilità di grande comunicazione e di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;

l) il *terminal* non sia provvisto di una banchina portuale marittima né sia in prossimità della stessa;

m) tutti o in parte i binari interni al *terminal* abbiano una lunghezza minima di 750 metri in un'area per lo stoccaggio e la movimentazione di mezzi pari ad almeno 70.000 metri quadrati, misura minima necessaria a garantire la gestione dei flussi dei corridoi europei e a ottenere la rilevanza nazionale;

n) all'interno del *terminal* del medesimo interporto possano svolgersi le operazioni di passaggio modale treno-gomma per il traffico intermodale con unità di carico *standard*, quali casse mobili, semirimorchi e *container*, ovvero di traffico accompagnato mediante camion con motrice e autista caricati su treno. È considerato intermodale anche il passaggio modale fra navigazione interna e gomma o rotaia.

3. L'infrastruttura interportuale deve essere di proprietà di una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato, anche costituita in forma consortile.

4. Alle infrastrutture esistenti prima della data di entrata in vigore della presente legge, già riconosciute ai sensi della legge 4 agosto 1990, n. 240, è riconosciuta la qualifica di interporto.

Art. 3.

(Natura dell'interporto)

1. Gli interporti, come definiti dall'articolo 2, sono considerati infrastrutture di pubblico interesse anche nei casi in cui la proprietà sia privata. Il reperimento delle aree necessarie per la realizzazione dell'interporto, qualora il soggetto pubblico o privato che intende realizzare l'infrastruttura interportuale non abbia la titolarità dell'area, può avvenire anche mediante le procedure previste dal testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

2. La struttura interportuale può essere gestita anche da soggetto diverso dal titolare della relativa proprietà, purché costituito in forma di persona giuridica anche consortile.

3. La realizzazione di un interporto e la sua gestione è soggetta ad autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa verifica dei requisiti di cui all'articolo 2. La gestione di un interporto da parte del proprietario dell'infrastruttura o di terzo soggetto gestore costituisce attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e ha natura economico-industriale e commerciale. I soggetti che svolgono attività interportuale in qualità di gestori o di proprietari agiscono in regime di diritto privato, in deroga a quanto previsto dal testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, qualora siano partecipati da enti pubblici.

4. Ai sensi del comma 1 del presente articolo, i proprietari e i gestori degli interporti sono esentati dal pagamento del contributo previsto dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, a favore dell'Autorità per la regolazione dei trasporti.

Art. 4.

*(Realizzazione di interporto
in regime concessorio)*

1. Il Governo, le regioni e gli enti locali, anche su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono realizzare nuovi interporti in regime di concessione di lavori e servizi, al fine di servire ambiti territoriali che ne siano ritenuti carenti. La durata del diritto di superficie concesso ai sensi del comma 3 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.

2. Ai fini della costituzione di nuovi interporti il concessionario deve garantire l'equilibrio economico della gestione anche mediante il contributo pubblico, ai sensi della disciplina in materia di contratti e servizi pubblici.

3. L'area sulla quale è realizzato l'interporto è concessa al gestore in diritto di superficie, ai sensi degli articoli 952 e seguenti del codice civile, al fine di consentire la costituzione di garanzie reali per l'accesso al credito. I soggetti gestori degli interporti possono riscattare le aree dagli enti concedenti trasformando, a seguito di espressa richiesta, il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili.

Art. 5.

*(Contributo pubblico per la realizzazione
di interporti)*

1. Il Ministero 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, 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 in regime concessorio.

2. Ai fini del finanziamento dei progetti di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per l'anno 2024, di 5 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026. L'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti all'attuazione delle finalità di cui all'articolo 1.

3. Le modalità e le procedure per l'attuazione del comma 2 del presente articolo 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 sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 6.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 5, comma 2, pari a 6 milioni di euro per l'anno 2024, a 5 milioni di euro per l'anno 2025 e a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede, quanto a 6 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle risorse confluite nel Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, 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 l'anno 2026, mediante corrispon-

dente 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 al comma 1, 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. 7.

(Potenziamento del raccordo ferroviario)

1. I proprietari o i gestori degli interporti, 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, e per favorire l'interoperabilità, ottimizzare la gestione della circolazione ferroviaria ed elevare gli *standard* tecnici e normativi di sicurezza dei *terminal* intermodali raccordati all'infrastruttura ferroviaria nazionale, possono chiedere ai gestori delle infrastrutture ferroviarie, previa analisi dei costi e benefici e individuazione delle necessarie risorse finanziarie, l'adeguamento delle connessioni ferroviarie di ultimo miglio.

2. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria sono in ogni caso tenuti ad accogliere le do-

mande di cui al comma 1 quando i proprietari o i gestori degli interporti finanziano l'intervento richiesto con oneri a proprio carico.

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 all'articolo 1, comma 2, le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano adeguano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, 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.

