

LEGGE QUADRO SU INTERPORTI: RISCHIO PRIVATIZZAZIONE E SVENDITA

La Camera ha approvato **la legge quadro in materia di interporti** che sostituisce, abrogandola, la legge n. 240 del 1990.

Gli interporti costituiscono, insieme ai porti e ai terminal intermodali, quelle infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti. Un interporto può essere definito come **un complesso di infrastrutture e servizi finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto**. Si tratta di strutture complesse in grado di accogliere, non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.).

Attualmente sono attivi in Italia **24 interporti**: Bari, Bentivoglio, Catania, Cervignano del Friuli, Jesi, Livorno, Maddaloni, Mortara, Nola, Novara, Orbassano, Orte, Padova, Parma, Pescara, Portogruaro, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Trento, Trieste, Vado, Venezia e Verona.

Gli interporti assumono, in questa fase economica e geopolitica, una fondamentale importanza strategica e se, da un lato, era necessaria una nuova legge quadro, dall'altro il **Pd ha evidenziato come questo provvedimento interviene in modo inadeguato, insufficiente, e su alcuni aspetti dannoso**. Per queste ragioni in Aula ha espresso un **voto contrario**.

Per prima cosa **non c'è alcun intervento per colmare il divario tra Nord e Sud**. Dei 24 interporti esistenti, infatti, 16 sono nel Nord Italia, 4 nel Centro e 4 nel Sud e nelle isole. Il 70 per cento degli interporti è, dunque, localizzato in un terzo del Paese. Governo e maggioranza di destra, però, respingendo ogni emendamento migliorativo, non sembrano interessati a garantire migliori connessioni e un adeguamento e ammodernamento delle reti esistenti al Centro e al Sud Italia. In ben 7 regioni italiane non è presente neanche un interporto.

Un altro punto **particolarmente criticato dal Pd è l'articolo 5**, perché **potrebbe configurare una vera e propria privatizzazione degli interporti**. Non solo, infatti, si prevede che i gestori degli interporti agiscono in regime di diritto privato, ma con la trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà, di fatto, si privatizzano tali infrastrutture. Inoltre, questo avviene **senza prevedere alcuna gara pubblica** ma con la sola necessità di una perizia giurata di un tecnico per la valutazione dei costi sostenuti e dei ricavi attesi per gli investimenti. Non è difficile intravedere l'altissimo rischio di abusi in una simile procedura. Di fatto si sta aprendo la porta alla svendita di strutture fondamentali.

Negativa è anche la **scarsità di risorse destinate** all'obiettivo di dare sostegno al pieno sviluppo dell'intermodalità.

Criticabile, inoltre, è la **discrezionalità che viene lasciata al ministro** delle Infrastrutture nel decidere dove allocare le risorse, per quali progetti, quali interporti ammodernare e dove individuarne di nuovi. Più che una legge quadro, sembra **una legge delega, e per di più con criteri generici** ed evanescenti.

Infine è **grave il mancato coinvolgimento delle Regioni, degli Enti locali**, delle parti sociali, dei lavoratori e delle categorie produttive nei processi decisionali, lasciando ai sindaci dei comuni dove ricadono gli interporti solo una fugace presenza nel Comitato per l'intermodalità senza però diritto di voto.

Durante la [dichiarazione di voto Anthony Barbagallo](#), ribadendo il **voto contrario del Pd**, ha dichiarato che "questo è **un governo contro il Sud**, il cui marchio di fabbrica è diventata l'autonomia differenziata, un governo che va a braccetto con le grandi lobby del Paese e pronto a scagliarsi nei confronti dei più deboli. **È un governo che continua a strizzare l'occhio alle privatizzazioni** e a prediligere i piccoli interessi del privato, a discapito di una azione di grande respiro che rilanci la politica economica e infrastrutturale del nostro Paese. (...) Il **vero scopo di questa legge è quello di privatizzare gli interporti italiani**, privatizzandoli, per giunta, **a un prezzo stracciato**. Il deplorabile incastro tra perizia giurata di parte, scomputo degli investimenti e riscatto del bene, con la trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà, non ha bisogno di ulteriori commenti. Vengono **sacrificati beni pubblici**, beni della collettività in luoghi strategici. La parte pubblica – demanio, Regione ed Enti locali – perde la proprietà di aree fondamentali. Insomma, **il governo dei patrioti svende i beni della Patria**".

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari della proposta di legge di iniziativa parlamentare Legge quadro in materia di interporti" [AC 703](#) e ai relativi dossier dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

Assegnata alla IX Commissione Trasporti.

SINTESI DELL'ARTICOLATO

AMBITO DI APPLICAZIONE, FINALITÀ E DEFINIZIONI (ART. 1)

L'articolo 1 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.

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.

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, dovendosi intendere per:

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;

b. il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica: il nuovo organismo previsto dall'articolo 4.

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.

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

PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERPORTI (ART. 2)

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

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.

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

CONDIZIONI PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERPORTI (ART. 3)

L'articolo 3 **elena**, 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, 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);

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.

COMITATO NAZIONALE PER L'INTERMODALITÀ E LA LOGISTICA (ART. 4)

L'articolo 4 prevede **un nuovo organo con compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento** di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti: **il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica**.

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).

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 durante il dibattito in Assemblea, stabilisce che per la **partecipazione** alle riunioni del Comitato nazionale **non spettano compensi**, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

REGIME APPLICABILE AI SOGGETTI GESTORI DEGLI INTERPORTI (ART. 5)

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, 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).

POTENZIAMENTO DEGLI INTERPORTI, DELL'INTERMODALITÀ E DELLA RETE FERROVIARIA INTERPORTUALE (ART. 6)

L'articolo 6, comma 1, prevede che, **entro sessanta giorni dall'adozione del decreto di fissazione delle priorità** di cui al successivo comma 3, il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la 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**.

Per tale attività il comma 2 autorizza **la spesa di: 6 milioni** di euro per il 2024; **5 milioni** di euro per il 2025; **10 milioni** di euro per il 2026.

Resta stabilito altresì – come sopra accennato – che l'ordine di priorità per il finanziamento dei progetti sia stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti stessi alle finalità della legge quadro (enunciate all'articolo 1, comma 2), 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).

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. Le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al presente articolo.

Il successivo comma 5, modificato durante il dibattito in Assemblea, prevede che i gestori delle infrastrutture ferroviarie **possono provvedere, con oneri a proprio carico, all'adeguamento** delle connessioni ferroviarie di "ultimo miglio", **previa analisi costi/benefici e previa individuazione delle necessarie risorse finanziarie**. 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:

- 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.

DISPOSIZIONI FINANZIARIE (ART. 7)

Il comma 1 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, ai quali si provvede mediante: **quanto ai 6 milioni** di euro per il 2024 corrispondente utilizzo delle risorse confluite nel fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del D.L. 98/2011; **quanto ai 5 milioni** di euro per il 2025 corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 235, della legge di bilancio per il 2019 (L. 145/2018); **quanto ai 10 milioni** di euro per il 2026 corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 392, della legge di bilancio per il 2022 (L. 234/2021).

Salva 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 (comma 3), il MEF ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

DISPOSIZIONI FINALI (ART. 8)

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. **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.