

Audizione IX Commissione della Camera dei deputati - Mercoledì 23 maggio 2023, ore 15.30

Documento agli atti della Commissione

Matteo Arena – Responsabile Porti Logistica e Trasporti RAM S.p.A.

In termini generali, e come società in house del MIT che si occupa anche di pianificazione strategica, riteniamo gli interporti delle infrastrutture nodali essenziali per il funzionamento del più ampio sistema trasportistico nazionale. Ad oggi gli interporti italiani, che rappresentano eccellenze a livello europeo come certificato in plurime indagini, sono infrastrutture fondamentali finalizzate a favorire l'intermodalità nel trasporto merci, decongestionando gli assi stradali ed autostradali nazionali e liberando le banchine portuali; a favorire la sostenibilità, anche economica, nel trasporto merci a lungo raggio attraverso il consolidamento dei carichi per l'inoltro ferroviario; a rivestire il ruolo di hub per il groupage della merce e di razionalizzazione dell'uso del suolo nelle cosiddette funzioni di logistica urbana; nel rappresentare aree logistiche e produttive ad alto valore aggiunto, anche nell'ottica futura di incremento delle produzioni manifatturiere legate ai processi di reshoring.

In aggiunta all'età (33 anni) della Legge 240/1990, ritenuta comunque da tutti gli operatori del settore una legge ad impatto più che positivo, il nuovo disegno di legge in materia rappresenta sicuramente un'esigenza avvertita da più parti di "revisionare" la norma originaria, aggiornandola ai macro obiettivi di sostenibilità e decarbonizzazione del trasporto merci di matrice europea ed ai nuovi andamenti del mercato specifico. Lo stesso disegno di legge appare coerente con quanto riportato nell'ultimo Allegato Infrastrutture al Documento di economia e Finanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di aprile 2023, in cui si prevede espressamente la volontà di promuovere un provvedimento di riforma degli interporti italiani con gli obiettivi specifici di:

- fornire la ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione, con la previsione di un aggiornamento periodico;
- definire una pianificazione settoriale della materia, anche in aderenza ai nuovi orientamenti TEN-T di matrice europea, e quindi di costruire una programmazione dei progetti relativi allo sviluppo, potenziamento ed efficientamento degli interporti esistenti.
- ridefinire il concetto di "interporto".

Sul primo punto, il disegno di legge appare chiaro nello stabilire ruoli, compiti, criteri per l'individuazione e tempistiche di aggiornamento triennale dei nodi. Ad oggi, difatti, permane un senso di incertezza nell'individuazione puntuale del sistema interportuale nazionale. A titolo esemplificativo, la scheda di lettura del settore studi della Camera per il presente disegno di legge ne individua 24 "sulla base dei dati forniti dal Ministero delle infrastrutture e trasporti (aggiornati al 4 marzo 2022)"; lo stesso MIT ha pubblicato a febbraio 2023 un bando per gli interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e ss.mm.ii. aperto a 23 soggetti gestori; gli aderenti a UIR sono invece 25 entità.

Correlato a quanto sopra, lato pianificazione e programmazione settoriale, negli ultimi anni gli interporti sono stati inclusi formalmente nello SNIT, vale a dire nel Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) che rappresenta il sistema integrato di infrastrutture nazionali, puntuali e a rete, che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto italiano, soltanto nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022. In tal senso, il governo sulla localizzazione di tali nodi, sulle analisi trasportistiche della domanda da soddisfare, sulla rilevazione dei fabbisogni dei gestori, sulla definizione delle linee di indirizzo strategico da impartire per la competitività dei nodi e per integrare e far colloquiare gli interporti con le altre infrastrutture di trasporto

nazionali, appare quantomai opportuno. In aggiunta a ciò, nel pieno rispetto delle competenze regionali e locali, un'esigenza avvertita unanimemente è quella di ricondurre ad una pianificazione centralizzata non solo la materia degli interporti ma quella più vasta delle piattaforme logistiche intermodali terrestri (anche gestite privatamente quindi) che hanno visto un'ampia proliferazione territoriale, entrando spesso in diretta competizione con strutture già esistenti contigue e creando ridondanze che riverberano effetti anche sulla redditività di alcune strutture interportuali.

Se pianificare il comparto appare quindi di primaria importanza, la denominazione "Piano generale per l'intermodalità" appare probabilmente non del tutto coerente con la disciplina recata dal nuovo codice degli appalti che ha cassato le precedenti previsioni di elaborazione del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), peraltro mai attuate, da cui effettivamente avrebbe avuto senso redigere un sotto-piano specifico per le infrastrutture intermodali. Ricalcando gli orientamenti europei in materia di revisione delle reti TEN-T, che prevedono nella bozza attualmente in discussione che *"entro due anni dall'entrata in vigore del regolamento, gli Stati membri devono effettuare un'analisi di mercato e prospettica sui terminali merci multimodali sul loro territorio con un piano d'azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali e ad un elenco dei terminali ferroviario-stradali"*, forse sarebbe preferibile parlare di "Documento strategico nazionale per gli interporti e l'intermodalità".

Anche lato programmazione, ferme restando le previsioni dell'art. 2 dell'art. 6 del disegno di legge in questione, probabilmente sarebbe preferibile coordinare ed allineare le previsioni di individuazione dei progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti da proporre entro il 31 maggio, al ciclo della programmazione di politica economica e di bilancio dello Stato, vale a dire entro il 10 aprile di ogni anno ai fini dell'inserimento degli interventi nel DEF come previsto all'art. 39 del nuovo D-Lgs. 36/2023, essendo gli interporti infrastrutture di rilevante interesse nazionale.

Lato governance, sebbene si ritengono importanti le funzioni previste dal Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, le stesse potrebbero esser gestite direttamente dalla Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità del MIT, già ad oggi competente in materia di definizione di programmi e interventi nel settore interportuale e logistico e nella gestione di interventi finanziari e incentivanti per il settore e a favore dell'intermodalità, prevedendo al più tavoli di lavoro e consultazioni con gli *infrastructure managers* delle altre modalità di trasporto e con i rappresentanti delle aziende dei servizi di trasporto in sede di programmazione annuale degli interventi e di redazione triennale del "Documento strategico nazionale per gli interporti e dell'intermodalità".

Ultimo punto, non per ordine di importanza, rileva la tematica della puntuale definizione di interporto, inclusiva degli aspetti relativi alla natura giuridica e al regime applicabile dagli stessi.

Prendendo atto dell'indirizzo espresso nel disegno di legge nel caratterizzare in forma imprenditoriale e privatistica le attività dell'ente gestore, tale previsione non dovrebbe tuttavia incidere sulla dibattuta questione della natura giuridica degli stessi, pubblica, mista o privata che sia, ma solo potenzialmente apportare vantaggi di semplificazione nella gestione operativa dei nodi interportuali. Fermo restando che dall'ultima rilevazione condotta da RAM in MOVEO di fine 2022 è emerso che ad oggi il 61% degli enti gestori degli interporti è ente pubblico o pubblico-equivalente¹, probabilmente la natura giuridica ed il regime applicabile alla gestione delle correlate attività non appare essere la discriminante decisiva nel caratterizzare un interporto rispetto ad altre infrastrutture intermodali terrestri.

¹ Società con quote maggioritarie in mano ad enti pubblici e/o con caratteristiche di controllo analogo e attività prevalente svolta per conto di enti pubblici.

Invero, appaiono invece ben più rilevanti i seguenti requisiti che permettono di caratterizzare un'infrastruttura intermodale come interporto, quindi passibile di ottenere finanziamenti pubblici appositi, e pertanto differenziarla dalle altre infrastrutture intermodali:

- Un interporto è un'infrastruttura che, nel solco di quanto disciplinato dalla Legge 240 e dalla delibera CIPET 111 del 1993, possiede cumulativamente specifici requisiti funzionali, sia lato infrastrutture (terminal intermodale, area di sosta per mezzi pesanti, aree per la logistica) che lato servizi erogati (servizio doganale, Centro direzionale, servizi per veicoli pesanti, servizi logistici), condizione presente nel ddl;
- Un interporto persegue interessi pubblici di rilievo generale, tipicamente la promozione e lo sviluppo del traffico intermodale, che tra l'altro è la finalità perseguita che secondo gli orientamenti della Commissione Europea permette agli interporti di godere del Regolamento generale di esenzione per categoria (RGEC) nel regime degli Aiuti di Stato, condizione sottolineata nel ddl;
- Un interporto è un'infrastruttura le cui attività, conformandosi anche alle previsioni europee in materia e che garantisce la differenziazione rispetto a molte piattaforme logistiche intermodali private, è aperta in maniera non discriminatoria a tutti gli operatori ed utilizzatori, applicando tariffe trasparenti e non discriminatorie, condizione non presente nel ddl.