

IX COMMISSIONE TRASPORTI

Proposta di legge quadro in materia di interporti (A.C. 703)

Camera dei Deputati

Roma, 13 aprile 2023

Illustre Presidente, Illustri Onorevoli,

Vi ringrazio innanzitutto per l'invito all'audizione odierna, che ci offre la possibilità di esprimere il nostro punto di vista sulla proposta di legge quadro in materia di interporti.

ANITA è l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese più strutturate del settore dell'autotrasporto merci e della logistica operanti in ambito nazionale e internazionale, particolarmente attive nel trasporto combinato e intermodale.

Per ANITA, la funzione fondamentale che dovrebbero svolgere gli interporti è quella di permettere alla modalità ferroviaria di collegarsi con il sistema stradale per l'ultimo miglio.

A livello concettuale questo dovrebbe essere il punto di partenza da cui sviluppare una legge che ne disciplini il funzionamento, anche al fine di tenere distinte le attività prioritarie di un interporto, da finanziare con risorse pubbliche, da quelle accessorie più legate alla funzione logistica, che dovrebbero essere lasciate all'iniziativa di privati.

Al centro di qualsiasi opera di ammodernamento di interporti già esistenti e di creazione di nuovi interporti, deve esserci il terminal ferroviario, costruito secondo gli standard europei, indispensabili per rispondere alle esigenze del trasporto combinato strada/rotaia di treni lunghi 750 metri, di 2.000 tonnellate di peso e con sagome utili per caricare semirimorchi con altezza di 4 metri.

Pertanto quando nel progetto di legge, all'art. 1 si formula la definizione di interporto, la presenza di uno scalo ferroviario secondo gli standard europei dovrebbe essere il primo elemento che qualifica l'interporto, a cui possono aggiungersi altre infrastrutture e servizi integrati che siano ad esso strettamente connessi.

Riteniamo che la funzione logistica di deposito/magazzinaggio e lavori connessi non debba rientrare nella definizione di interporto, in quanto afferente attività che necessitano di adeguati spazi e infrastrutture, inserite in un piano organico di sviluppo del territorio di localizzazione.

Di conseguenza, più di nuova regolamentazione per gli interporti occorrerebbe dare delle linee guida ai Comuni per la destinazione urbanistica del territorio ai fini dell'insediamento di impianti logistici per il magazzinaggio e il deposito delle merci.

La scelta delle aree dovrebbe tenere conto della vicinanza a zone ad alta intensità produttiva e di consumo, della capacità di generare di flussi di merce e della vicinanza alle reti autostradali e ferroviarie e/o terminali ferroviari, con opere di urbanizzazione che tengano conto delle esigenze di viabilità interna, parcheggi e distanze per permettere un'agevole circolazione ai mezzi pesanti.

Qualora si intenda, come si è fatto in passato, affidare agli interporti questa funzione di programmazione del territorio, occorre impedire che la loro interposizione tra le Amministrazioni comunali e gli operatori logistici crei costi aggiuntivi.

In ogni caso non è necessario, né auspicabile, che gli interporti progettino e costruiscano gli impianti necessari alle attività logistiche, attività che deve rimanere in seno ai singoli soggetti in un mercato libero e concorrenziale.

Con riferimento alle disposizioni finanziarie, contenute nell'art. 7, siamo contrari al reperimento di risorse per lo sviluppo degli interporti tramite decurtazione del "Fondo Autotrasporto", di cui all'art. 1, comma 150, legge 190/2014, una parte del quale è destinato allo sviluppo dell'intermodalità, su cui le imprese di autotrasporto sono le prime ad investire.

Inoltre, essendo tali risorse destinate a incentivare gli investimenti di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per agevolare lo shift modale, è giusto collocare il loro reperimento nell'ambito dei fondi specificamente destinati al settore ferroviario.

Ringrazio per l'attenzione.