



Codice Fiscale: 80181850589

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

Roma, 13 aprile 2023

Oggetto: Legge quadro in materia di interporti A.C. 703 Memoria Fai-Confraspporto

Le prospettive di crescita e benessere economico dipendono dal grado di integrazione con le economie ed i mercati internazionali e il comparto dei trasporti, della logistica e della mobilità svolge da questo punto di vista un'essenziale funzione abilitante.

La FAI crede da sempre nel valore della collaborazione e dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e per questo motivo ha aderito a Confraspporto-Confcommercio, la casa comune delle imprese dell'accessibilità e delle connessioni, la più significativa rappresentanza integrata delle imprese dei trasporti e della mobilità.

In linea generale, apprezziamo, quindi, l'intendimento della proposta di legge in commento di rivedere la legge quadro sugli interporti, anche nell'ottica di favorire una più efficace promozione dell'intermodalità.

Non c'è dubbio, però, che un più efficace governo del settore si gioverebbe di una riforma del Titolo V della Costituzione, che assegnasse la competenza esclusiva allo Stato sulle grandi infrastrutture di trasporto.

Diverse criticità registrate nel settore, infatti, discendono proprio dalla competenza concorrente Stato/Regioni sulla materia, che complica ab origine la governance di sistema, resa ancora più complessa e articolata dalla pluralità di attori e operatori coinvolti.



aderente a Confraspporto

A questo proposito, non ci convince l'idea di istituire un nuovo Comitato per la concertazione delle decisioni in materia di intermodalità e logistica (art.4), composto esclusivamente da rappresentanti delle Istituzioni e degli interporti. L'intermodalità, infatti, travalica gli interporti, coinvolgendo pienamente anche le piattaforme logistiche, i terminal e i raccordi ferroviari privati, che andrebbero, parimenti, considerati e sostenuti. D'altra parte, le scelte sul settore per essere più efficaci andrebbero condivise anche con tutte le rappresentanze delle imprese del trasporto, a cominciare da quelle su gomma responsabili della quota più significativa del trasporto di merci in Italia.

A questo proposito, sarebbe preferibile valorizzare, il Partenariato della Logistica e dei Trasporti, istituito dalla legge n.205 del 27 dicembre 2017, promuovendolo ad unico organismo di coordinamento e reale condivisione con gli operatori delle politiche di settore, che integri anche, attraverso opportuni aggiustamenti nella Governance, la Conferenza di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Per promuovere, al meglio, l'intermodalità nel nostro Paese è necessario, invero, favorire innanzitutto la collaborazione tra tutti i nodi della rete integrata dei trasporti e tra tutte le imprese che assicurano i servizi di collegamento e connessione.

Appaiono condivisibili la finalità di razionalizzazione degli investimenti nel settore, all'interno di una comune cornice programmatica (art.2) e la volontà di salvaguardare metodi gestionali privatistici di tali strategici nodi logistici (art.5), essenziali per rispondere tempestivamente alle mutevoli esigenze del mercato.

Quanto all'intento di potenziare la rete degli interporti (art.6), si tratta di un giusto obiettivo, che andrebbe, però, perseguito all'interno di una più generale strategia di promozione dell'intermodalità, che dovrebbe comprendere:

- il sostegno anche alle altre infrastrutture di supporto (piattaforme logistiche, terminal e raccordi ferroviari);
- la promozione degli investimenti sul parco circolante per l'intermodalità;
- il rifinanziamento degli incentivi al trasporto combinato ferroviario "Ferrobonus" e marittimo "Marebonus".

Proprio in quanto riteniamo che l'efficacia del sistema dei trasporti vada perseguita in tutta la sua interezza, stimolando le sinergie e non la concorrenza tra le diverse modalità di trasporto, non riteniamo condivisibile l'intento di finanziare le misure di potenziamento degli interporti attraverso la riduzione delle risorse stanziare nel Bilancio dello stato a supporto dell'autotrasporto (art. 7, comma 1).

Si tratta, invero, di indispensabili interventi a sostegno della competitività del nostro trasporto su gomma, senza i quali la stessa rete degli interporti finirebbe con l'incontrare maggiori difficoltà nell'intercettare i traffici da instradare su ferro, con impatti negativi su tutto il sistema nazionale integrato dei trasporti e della logistica.