

**AUDIZIONE INFORMALE  
DI  
ASSOTIR  
PRESSO LA IX COMMISSIONE  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
CAMERA DEI DEPUTATI**

**PROPOSTA DI LEGGE  
LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI – A.C. 703**

**2 MAGGIO 2023**

Il presente documento muove dall'ottica specifica degli operatori dell'autotrasporto merci su strada ed introduce alcune osservazioni tese al miglioramento complessivo della proposta di legge AC 703, basandosi essenzialmente sull'esperienza maturata in materia in questi ultimi tre decenni.

Nel ribadire l'apprezzamento per la proposta di legge quadro in materia di interporti, in quanto corrispondente all'esigenza di intervenire organicamente sulla materia, di seguito, sono riportate le osservazioni della Scrivente Associazione sui contenuti della proposta AC 703.

Tuttavia, in premessa, si ritiene opportuno focalizzare alcuni punti di particolare rilievo, che necessiterebbero, quanto meno, di un supplemento di riflessione, in vista dell'obiettivo indicato nella proposta di legge di:

“incrementare e potenziare, in maniera ampia e proficua, l'organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali, nel rispetto dei principi di economia, efficienza e trasparenza”.

- 1) Un esame anche sommario della situazione attuale dimostra che nei trent'anni trascorsi dalla legge istitutiva (L. 240/1990), si è determinato uno sviluppo, generalmente spontaneo, di una serie cospicua di infrastrutture, nei fatti assimilabili a realtà interportuali, in aree divenute sempre più strategiche, anche per effetto dell'incremento dei traffici, almeno in parte, favorito proprio dallo sviluppo delle medesime, nonostante risultino, in genere, iniziative promosse da privati.

Si pensi ad esempio, al Lazio, in cui c'è un interporto (Orte), a tutti gli effetti facente parte della rete dei 24 interporti ex legge 240/1990, e l'area di Santa Palomba, a Pomezia, divenuta un vero e proprio polo logistico e intermodale dell'area metropolitana romana.

Analogamente, in una realtà di rilevanza economica assoluta quale la Lombardia, esistono una moltitudine di infrastrutture, che funzionalmente svolgono l'attività di terminal intermodali, pur non risultando essere, tecnicamente, “interporti” ex L. 240/1990.

La questione dei “infrastrutture intermodali”, per la loro diffusione territoriale e la conseguente gamma di servizi offerti al sistema logistico, dovrebbe essere ricompresa nella riflessione complessiva sul futuro delle infrastrutture che, in vario modo, esercitano funzioni interportuali, per riorganizzare in un quadro armonico tutte le realtà infrastrutturali, al cui interno risulti presente in maniera significativa la modalità ferroviaria. Un'analisi non aggiornata del quadro reale potrebbe non cogliere appieno l'obiettivo di rilancio degli interporti.

- 2) Facendo seguito al punto precedente, si sottolinea la necessità di un approccio sistemico all'intera materia dell'intermodalità, di cui quella ferroviaria rappresenta uno degli aspetti principali. È auspicabile, di conseguenza, una valutazione attenta circa l'opportunità dell'istituzione di uno specifico Comitato Nazionale per l'Intermodalità e la Logistica (art. 4), avendo cura di evitare rischi di colli di bottiglia dei processi decisionali, trattandosi, nel caso, di materie di competenza concorrente Stato-Regioni.
- 3) La Scrivente non ritiene di poter condividere l'ipotesi di finanziamento (art. 7) attraverso la sottrazione di fondi all'Autotrasporto, oltretutto, mancando, nella proposta, la motivazione della scelta.

- 4) Si ravvisa, al riguardo, una certa sottovalutazione del ruolo della realtà imprenditoriale dell'Autotrasporto (il cui PIL ammonta a circa 45 miliardi di euro), che dà luogo, ad esempio, alla mancata previsione di Aree Attrezzate per la Sosta specificamente destinate agli autoveicoli e ai loro conducenti, oltre che all'ubicazione delle rappresentanze del settore in ambiti abbastanza marginali della governance delle realtà interportuali.

Con riferimento al testo della proposta di legge AC 703, si riportano i seguenti commenti:

**Testo art. 1 comma 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.

Commento:

Come già sopra indicato, il richiamo all'art. 117 della Costituzione appare assai poco pertinente, in quanto non sembra attribuire alle competenze esclusive dello Stato, tali funzioni, mentre definisce "governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione" come materie concorrenti. Si sottolinea, peraltro, il possibile - anzi probabile - aprirsi di una contraddizione insanabile tra quanto previsto nella proposta e la decisione del Governo in tema di "autonomia differenziata".

**Testo art. 1 comma 2. lett. d):**

razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;

Commento:

Vale quanto appena scritto nel commento precedente.

**Testo art. 1 comma 4 lett. 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 completi;

Commento:

Come già precedentemente indicato, la definizione rischia di non considerare il ruolo che, in un quadro nazionale e, talvolta, addirittura internazionale, svolgono da anni i terminali ferroviari (Lodi, Melzo, Segrate, Arluno, Busto Arsizio, Trieste, Lugo, Piacenza, Brindisi, Santa Palomba, ecc.), i quali non sono e non possono essere definiti interporti, stante la natura essenzialmente privatistica di tali impianti e dei loro proprietari, ma altrettanto certamente non possono non essere considerati come strutture che hanno fatto crescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici.

**Testo art. 1 comma 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.

**Testo art. 2 comma 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, sentito il parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, 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.

Commento:

Stanti i criteri della deliberazione del CIPE, nessuno dei Terminali precedentemente indicati avrà mai la possibilità di essere considerato suscettibile di assumere la veste dell'Interporto.

**Testo art. 2 comma 2:**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora il Piano generale per l'intermodalità, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica.

**Testo art. 2 comma 3:**

Il Piano generale per l'intermodalità è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da trasmettere alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può essere comunque adottato.

Commento:

Si condividono le obiezioni presentate anche da altre Associazioni audite circa l'ipotesi, contenuta in questi commi, di un apposito PIANO GENERALE PER L'INTERMODALITA', distinto da un Piano Nazionale della logistica.

**Testo art. 3 comma 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; b) presenza di collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione; c) presenza di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;

Commento:

Non è chiaro in cosa si differenzi l'elenco delle caratteristiche che deve possedere un "nuovo interporto" da quelle che deve possedere comunque un nuovo insediamento, ancorché privato, per lo scambio intermodale.

**Testo art. 3 comma 2 lett. b):**

un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;

Commento:

Bene per tale previsione, ma occorrerebbe precisare che si debba trattare di un'area di sosta sicura e protetta (SSTPA) rispondente alle previsioni del REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2022/1012 DELLA COMMISSIONE del 7 aprile 2022 che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fissazione di norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette e le procedure per la loro certificazione.

**Testo art. 4 comma 3:**

Alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica possono partecipare, senza diritto di voto, i sindaci e i presidenti delle autorità di sistema portuale dei territori interessati nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali.

**Commento:**

Secondo quanto previsto nella proposta, le rappresentanze imprenditoriali sono del tutto escluse da ogni reale voce in capitolo, ma caricate solo di funzioni consultive, neppure obbligatorie, ma tali solo se il Comitato decidesse di chiedere loro. Spicca inoltre l'assenza, neppure per citazione, del Comitato Centrale per l'Albo dell'Autotrasporto che pure dovrebbe avere competenze primarie in tema di programmazione dello sviluppo delle Aree di Sosta Sicure e Protette (SSTPA).