



*Confederazione del Cargo Ferroviario*

**AUDIZIONE IX COMMISSIONE CAMERA DEI DEPUTATI**

**PROPOSTA DI LEGGE QUADRO**

**IN MATERIA DI INTERPORTI**

**(C.703)**

**2.05.2023**

La proposta di legge (PDL) AC 703 *“Legge quadro in materia di interporti”* apporta delle sostanziali modifiche alla normativa settoriale, andando ad abrogare parzialmente la legge 4 agosto 1990, n. 240, tuttora in vigore.

Si esprime apprezzamento sulla PDL, in quanto va a modificare una disciplina risalente a più di 30 anni fa e non rispondente alle attuali dinamiche industriali, di trasporto e logistiche e che non tiene conto dei processi innovativi e di digitalizzazione, della sostenibilità ambientale e dell’intermodalità tra le diverse tipologie trasportistiche, nonché dell’interconnessione necessaria con le reti ferroviarie nazionali ed europee.

Tale proposta di legge si considera rilevante poiché porta all’attenzione del dibattito politico il tema della logistica quale fattore decisivo per la competitività del sistema paese.

In tal senso, l’audizione sul progetto di legge ci permette di rappresentare alcune osservazioni che riguardano il settore ferroviario e, in particolare, gli aspetti che coinvolgono i soggetti aderenti alla Confederazione Fercargo.

Alla Confederazione Fercargo aderiscono associazioni che rappresentano Imprese Ferroviarie, gestori di terminal, imprese di manovra e aziende che forniscono i mezzi di trazione che si sono sviluppate con il processo di liberalizzazione dei servizi ferroviari. Nel 2022, le Imprese Ferroviarie, entrate nel mercato con tale processo, hanno assicurato una produzione, in termini di trenixkm sulla rete nazionale, pari a circa il 55% della produzione totale.

Di seguito, vengono esplicitate le seguenti osservazioni di merito:

1. prevedere una semplificazione interpretativa della legge, utilizzando, quanto più possibile, classificazioni e terminologie conformi con quelle adottate a livello europeo;
2. inserire tra le finalità un esplicito riferimento all'obiettivo strategico del **riequilibrio modale ferro – strada** che rappresenta, per il nostro paese, una sfida davvero ambiziosa visto che la quota modale ferroviaria è, oggi, pari al 13% e l'obiettivo è quello di allinearci, in prima battuta, al dato medio europeo del 18% per poi crescere fino al 30%.

La formulazione dell'articolo 1, comma 1, lettera e) indica l'obiettivo di *“contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica”* ma, considerando che la legge rappresenterà il quadro strategico che sarà di riferimento per l'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità e per la formulazione dei decreti attuativi, si ritiene che l'esplicito riferimento proposto sia meritevole di considerazione anche per fornire una interpretazione conseguente a quanto previsto all'articolo 3, comma 2, lettera a) in ordine alla valutazione dei progetti di nuovi interporti e all'articolo 6, comma 2 in ordine alla priorità per il finanziamento dei progetti;

3. premesso che il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica non dovrà rappresentare un aggravio burocratico delle procedure, ma dovrà assicurare un valido supporto alle decisioni, si ritiene importante l'ampliamento delle rappresentanze in modo tale che possano portare il loro contributo tutti i soggetti coinvolti. Nello specifico, si ritiene necessario che alle riunioni del Comitato di cui all'articolo 4, comma 3, possano partecipare i rappresentanti delle Imprese Ferroviarie, delle Imprese di Manovra e quelle di gestione dei Terminal. Al riguardo, si segnala l'importanza del collegamento tra i binari di presa e consegna nell'ambito delle stazioni, che rappresentano il limite della competenza di RFI e i binari del terminal, al fine di una efficiente gestione del servizio. Sui temi che riguardano *il primo/ultimomiglio* sono, da tempo, impegnati i soggetti dei quali proponiamo il coinvolgimento;

4. attivazione, nell'ambito dei lavori del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di un monitoraggio dei flussi di traffico e delle possibili sue evoluzioni anche ai fini di una valutazione oggettiva delle condizioni di cui all'art 3, comma 1, lettera g);
5. con riferimento all'articolo 5, si ritiene opportuno che venga esplicitato che l'accesso agli interporti debba avvenire nel rispetto di condizioni non discriminatorie a tutte le imprese ferroviarie, così come indicato all'articolo 13 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112.