

**LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI (A.C. 703).
MEMORIA ASSOCIAZIONE FERMERC**

ANALISI DI CONTESTO

Secondo i dati del documento strategico della mobilità stradale 2022-2026, 23 interporti italiani sono già agganciati alle reti TEN-T, l'operato di tutti gli interporti nazionali coinvolge 1.200 aziende di trasporto e genera un transito giornaliero di mezzi pesanti (in ingresso e in uscita) di 25 mila unità.

Il punto di forza degli interporti è l'intermodalità che conferisce valore aggiunto attraverso servizi integrati, lo stesso principio vale anche per i Terminal.

Nel 2022 gli interporti hanno movimentato un totale di 59.561 treni intermodali corrispondente ad una media di 2.707 treni intermodali per ognuno dei 22 interporti su 23 agganciati alla rete Ten-T. Un dato in crescita e incoraggiante per il settore ferroviario delle merci, tuttavia, come si evince dalla tabella seguente, alcuni interporti non riescono ancora a generare traffico pur avendo avuto accesso a ingenti stanziamenti pubblici per lo sviluppo dell'intermodalità e per l'efficientamento dell'infrastruttura. Diversa la situazione nei terminal che, pur essendo esclusi da ogni genere di contributo pubblico, hanno invece aumentato la quota di trasporto intermodale, come si rileva dai dati forniti dall'Autorità portuale di Genova dove sono stati movimentati circa 1000 treni /mese con aumento del +9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Interporto	2017	2018	2019	2020	2021
Interporto Quadrante Europa - Consorzio ZAI	16.329	15.911	15.950	14.443	15.743
Interporto Padova Spa	5.012	5.017	5.227	7.180	7.804
Interporto Regionale della Puglia Spa	4.047	4.167	4.213	4.595	5.197
Centro Interportuale Merci Spa	4.560	4.992	5.616	5.328	4.800
Interporto Bologna Spa	2.839	2.737	3.105	3.956	4.680
CE.P.I.M. Interporto di Parma Spa	2.357	2.165	2.205	2.416	2.987
Interporto Campano Spa	1.456	1.528	1.728	1.732	1.713
Interbrennero Spa	1.321	1.287	1.620	1.050	1.377
Polo Logistico di Mortara Spa	1.341	1.469	1.460	1.226	1.271
Portogruaro Interporto Spa	1.000	1.000	1.100	1.150	1.250
Interporto Centro Ingrosso Pordenone Spa	-	-	100	362	1.226
Interporto Sud Europa Spa	1.900	1.800	1.662	1.664	1.100
Società Interporto Torino Spa	557	484	378	370	712
Interporto Val Pescara Spa	117	206	342	542	612
Interporto di Cervignano del Friuli Spa	122	142	307	406	496
Interporto di Trieste - Ferneti	753	794	762	322	349
Interporto Toscano A. Vespucci Spa	424	294	278	230	201
Interporto della Toscana Centrale Spa	-	-	80	90	100
Interporto di Rovigo Spa	145	125	180	130	96
Interporto di Venezia - CARBONES	-	-	-	-	30
Interporto Centro Italia Orte Spa	-	-	-	-	-
Interporto di Vado I.O. Spa	-	-	-	-	-
Società Interporti Siciliani Spa	-	-	-	-	-
Totale	44.280	44.118	46.313	47.192	51.744

N. dei treni movimentati negli interporti

Fonte: MIT. *Analisi e indirizzi strategici per il futuro*, 21 ottobre 2022, Elaborazione su dati forniti dagli interporti

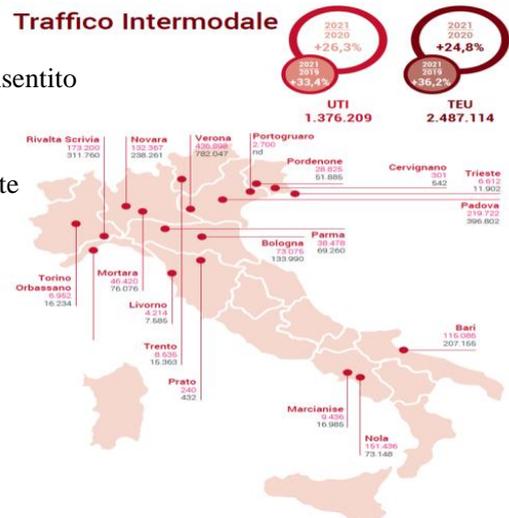
IL VALORE DELL'INTERMODALITÀ IN ITALIA, I LIMITI DERIVANTI DAL RITARDO INFRASTRUTTURALE

Il totale dei volumi intermodali movimentati ha comunque consentito all'Italia di raggiungere posizioni di primo piano in Europa.

Il vantaggio competitivo maturato potrebbe essere ulteriormente consolidato dallo sviluppo dei terminal e dall'efficientamento infrastrutturale dell'ultimo miglio ferroviario italiano.

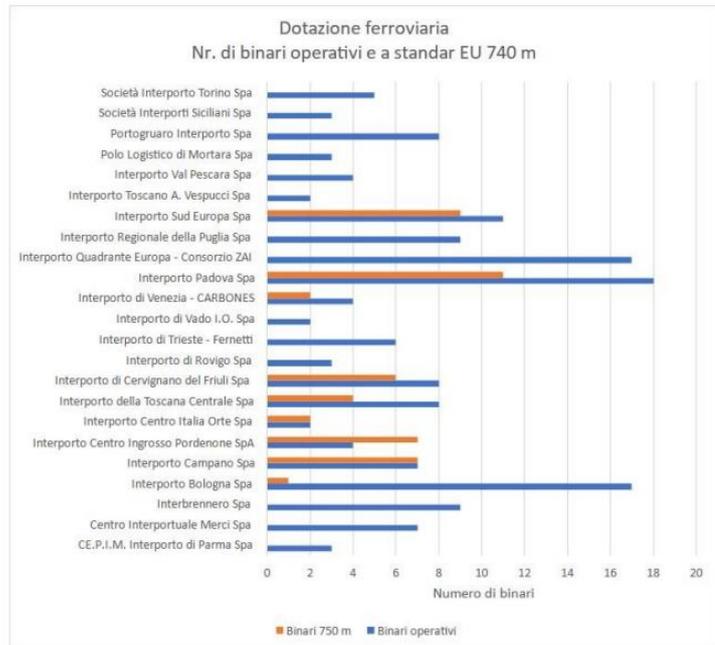
Fonte: UIR, il grafico riporta il dato sui treni negli interporti classificati di rilevanza nazionali

Traffico Intermodale



Per la completa integrazione dei diversi sistemi della catena logistica è infatti necessario che gli standard europei previsti per l'infrastruttura ferroviaria diventino quelli di riferimento per i sistemi dei porti e degli interporti, dei terminal e dei raccordi ferroviari, al fine di eliminare i colli di bottiglia e aumentare l'efficienza della rete di trasporto garantita da treni più lunghi, c.d. "treni pesanti".

Da uno studio condotto dal MIT si rileva che **dei 24 interporti** riconosciuti dalla Legge n.240/9 **solo 9 presentano binari a standard EU di 740 m**, un dato che peggiora in ambito portuale dove nessun terminal ferroviario possiede tali requisiti, escludendo, pertanto, l'intero traffico combinato marittimo dalla possibilità di operare secondo gli standard europei in Italia.



Fonte: MIMS. *Analisi e indirizzi strategici per il futuro*, 21 ottobre 2022.

L' INCIDENZA ECONOMICA DEL RITARDO INFRASTRUTTURALE IN ITALIA

Il ritardo infrastrutturale dell'ultimo miglio ferroviario, unito alle limitazioni diffuse sulla rete nazionale, determina una forte incidenza dei costi di manovra sulle relazioni ferroviarie di corto, medio e lungo raggio che produce, per le IF, un sostanziale annullamento degli effetti derivanti dal meccanismo di contribuzione della cosiddetta "Norma Merci".

In termini di eur/treno*chilometro, l'incidenza del costo di manovra ferroviaria primaria di primo e ultimo miglio è pari a 2,27 eur/treno*km per una relazione di 300 km che colleghi due punti interni. Lo stesso valore aumenta fino a 2,93 eur/treno*km nel caso di collegamenti (della medesima lunghezza) da/per un porto.

*Incidenza media costi di manovra in eur/treno*km (per relazioni da 300km) – collegamenti interni¹*

Costo medio manovra - Origine	Costo medio manovra - Destino	Tot. Costo manovre*relazione	Incidenza in eur/treno*km
340,00 €	340,00 €	680,00 €	2,27 €

*Incidenza media costi di manovra in eur/treno*km (per relazioni da 300km) – collegamenti da/per porto italiano*

Costo medio manovra - Origine	Costo medio manovra - Destino	Tot. Costo manovre*relazione	Incidenza in eur/treno*km
540,00 €	340,00 €	880,00 €	2,93 €

Il costo medio della sola manovra primaria è quindi pari a circa 340 euro/treno, considerando la ripetizione di tale spesa (sia in partenza che in arrivo), l'incidenza media di tale valore sul prezzo di vendita di un servizio ferroviario di circa 300 km si aggira, mediamente, attorno al 15/20%.

¹ Fonte: rielaborazione interna Fermerci su dati degli operatori di manovra

L'adeguamento delle tariffe dei servizi ferroviari all'Indice generale FOI ha infatti determinato, dal 2023, un incremento medio delle tariffe di manovra ferroviaria dell'11,5%.

L'**incremento dei costi** operativi per gli operatori della manovra ferroviaria è dipeso alla cancellazione dei contributi previsti dall'ex articolo 4 bis della tabella A allegata al Dlgs 26 ottobre 1995 n. 504, dal contestuale **aumento del costo del gasolio utilizzato come carburante**, nonché agli **investimenti necessari per l'adeguamento tecnologico del materiale rotabile** come previsto dalla normativa di settore.

Va infine considerato che negli impianti a gestore unico, dove la manovra è considerata Servizio di interesse economico generale e i bandi di gara sono dettati da ART, i corrispettivi contrattuali, incoerentemente, non prevedono la remunerazione degli investimenti, generando, insieme ad altre rigidità previste dai bandi, commesse non remunerative e conseguente non competitive.

OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA NORMATIVA IN DISCUSSIONE

La Legge sugli interporti n.240/90 vigente in Italia può ritenersi oggi superata, visto l'attuale contesto economico e logistico nazionale, la stessa contempla peraltro 24 interporti sui 26 attivi in Italia.

Negli ultimi 30 anni, inoltre, lo sviluppo dei corridoi TEN - T ha modificato il flusso dei volumi rispetto al 1990 e, ad oggi, l'Italia è attraversata da ben 4 corridoi su 9.

L'interporto, infine, è una prerogativa tutta italiana, è riconosciuta come struttura di interesse pubblico che accede ad agevolazioni, convenzioni e co-finanziamenti, mentre i Terminal ne restano esclusi.

La proposta di Legge attualmente in discussione deve prendere una direzione sempre più europeista e adeguare la normativa nazionale a quella europea: il regolamento CE 812/2021 non prevede la struttura degli interporti e fa riferimento solo ai terminal, distinguendoli in *inland nodes* e *inland terminal*, non li individua prevedendo livelli minimi di traffico ma indica come prerogativa fondamentale la presenza di collegamenti e servizi integrati con i nodi TEN-T.

Con la legge in discussione abbiamo quindi l'opportunità storica di adeguare la semantica nazionale a quella europea estendendo ai terminal dotati di infrastruttura ferroviaria e agganciati ai corridoi Ten- T le qualificazioni attualmente riconosciute solo agli interporti.

In funzione dei volumi di traffico andrebbero invece pianificati investimenti per aumentare in modo strategico i punti di accesso alla rete ferroviaria, mentre l'infrastruttura ferroviaria, soprattutto quella dell'ultimo miglio, dovrebbe essere adeguata ai parametri europei al fine eliminare i colli di bottiglia, aumentare l'efficienza della rete ed alleggerire i costi sostenuti dagli operatori della manovra ferroviaria.

Il settore ha infine bisogno di velocizzare i processi decisionali, per questo il "*Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica*" previsto dall'Art. 4 in discussione dovrebbe tener conto di questa esigenza.

LE 3 PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE FERMERC

1. **PROPOSTA N. 1:** estendere ai terminal i benefici e le qualificazioni attualmente riconosciute solo agli interporti. Per poi arrivare, come in Europa, a distinguere tra Terminal marittimi e Terrestri.

La ricognizione demandata al Ministro per finalizzare un piano generale per l'intermodalità dovrebbe concludersi con la definizione di un solo elenco, nel quale ricondurre gli interporti e i terminal agganciati alle reti TEN-T.

A questo elenco bisognerebbe quindi estendere i 10 milioni /anno di investimento previsti dalla legge in discussione per il periodo dal 2023 al 2025.

2. **PROPOSTA N.2:** Aumentare in modo strategico i punti di accesso alla rete ferroviaria, eliminare i colli di bottiglia adeguando l'infrastruttura ferroviaria ai parametri europei.

Fermerci propone il rifinanziamento della norma prevista dall'Art. 47-bis comma 6 - L.96/2017.

In passato la norma ha già permesso al Gestore dell'Infrastruttura di intervenire in maniera efficace su penultimo e ultimo miglio della Rete Ferroviaria, in futuro la portata degli interventi potrà essere ancora più efficace se questi saranno condivisi tra il Gestore dell'infrastruttura e gli operatori dell'ultimo miglio ferroviario.

Per le ragioni già elencate il traffico ferroviario di primo e ultimo miglio in Italia presenta, ancora oggi, un importante ritardo infrastrutturale che, unito alle limitazioni ampiamente diffuse sulla rete nazionale, determina l'impossibilità, per le imprese ferroviarie, di adottare economie di scala con una conseguente elevata incidenza dei costi di manovra sulle relazioni ferroviarie di corto, medio e lungo raggio.

3. **PROPOSTA N.3:** Sostenere gli operatori di manovra ferroviaria

Fermerci chiede il ripristino dell'articolo 4 bis della tabella A allegata al Dlgs 26 ottobre 1995 n. 504 per dare un contributo a sostegno degli operatori di ultimo miglio ferroviario. Il sostegno agli operatori di manovra si sostanzierebbe in un parziale recupero sullo sconto accise, già di per sé di non ragguardevole incidenza se si considera che nel 2023 i costi sono aumentati dell'11,3%.

Adeguando l'infrastruttura ferroviaria ai parametri europei si contribuirebbe, inoltre, ad alleggerire i costi sostenuti dagli operatori della manovra ferroviaria per l'adeguamento tecnologico del materiale rotabile.