



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

Camera dei deputati

IX Commissione Trasporti

A.C. 703

Legge quadro in materia di interporti

Audizione CNA Fita

12 aprile 2023

Audizione

Sommario

1. CHI SIAMO.....	1
2. PREMESSA	1
3. I COLLI DI BOTTIGLIA DELLA VIABILITÀ INTERNA E IRISCHI PER LE POTENZIALITÀ DEGLI INTERPORTI.....	2
4. NEL MERITO DEI CONTENUTI: LA GESTIONE IMPRENDITORIALE DEGLI INTERPORTI.....	3
5. LA NECESSARIA ESTENSIONE DELL’AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA PROPOSTA DI LEGGE: LE PIATTAFORME LOGISTICHE	4
6. IL RIFINANZIAMENTO DI FERROBONUS E MAREBONUS	7
7. LA TRASPARENTE REGOLAMENTAZIONE DEL TRASPORTO <i>CONTAINER</i>..	8
8. IL COMITATO NAZIONALE PER L’INTERMODALITÀ E LA LOGISTICA E IL COINVOLGIMENTO STRUTTURALE DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA..	9
9. GLI ENTI GESTORI DEGLI INTERPORTI	10
10. L’ORDINE DI PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI, IL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DELLA RETE FERROVIARIA E LA COPERTURA FINANZIARIA	11
Allegato I.....	13
Allegato II.....	14
Allegato III.....	15
Allegato IV	16
Allegato V.....	17

1. CHI SIAMO

CNA FITA (Unione nazionale imprese di trasporto) è nata nel 1974 per tutelare, assistere e rappresentare i propri associati e lo fa ininterrottamente da quasi 50 anni. Da allora rappresenta operatori sia del trasporto persone quanto del trasporto merci. Ad oggi può contare sulla forza di oltre ventiquattromila imprese, inquadrabili nel campo dell'artigianato ovvero della piccola e media impresa, talvolta organizzate in forma di consorzio, talvolta di cooperativa.

CNA Fita è presente negli organismi di partenariato della risorsa mare e nelle commissioni consultive delle autorità portuali nonché in molti altri organismi di gestione degli scambi modali delle merci. Essa è pertanto rappresentativa di un importante e variegato numero di imprese che operano nel campo dell'intermodalità e della logistica.

Per queste ragioni, intendiamo contribuire alla scrittura di una nuova “legge quadro in materia di interporti” e con essa migliorare la rete intermodale domestica.

2. PREMESSA

Prima di entrare nel merito dell'A.C. n. 703, proponiamo alcune riflessioni di ordine generale. Le potenzialità che le attività interportuali possono esprimere sono indubbie e si possono sintetizzare in ragione dei seguenti fattori:

1. efficienza del sistema economico;
2. sicurezza;
3. qualità ambientale.

Efficienza del sistema economico e sociale

La collocazione ottimale di un interporto, individuata in funzione dei collegamenti con le grandi vie di comunicazione, porti e/o aeroporti, può, con specifico riguardo al funzionamento dell'intermodalità terrestre e alla organizzazione dei flussi logistici, fare economia del servizio trasportistico. Per tale motivo, essa rappresenta una vera e propria determinante di sviluppo, utile ad aumentare la produttività e diminuire i costi delle imprese. Trattasi, in poche parole, di uno strumento di facilitazione per l'implementazione delle interazioni commerciali, adatto a generare valore aggiunto per il singolo territorio e, a più ampie latitudini, per l'intero Paese.

Sicurezza

La possibilità di utilizzare modalità alternative alla gomma offerta dalla funzionalità degli interporti di rilevanza nazionale rappresenta, per le lunghe distanze, un elemento valido ad aumentare la sicurezza dei trasporti, favorendo, in questo senso, la riqualificazione – in misura minore usurante – del modello di conducente proprio del nostro ordinamento.

Qualità ambientale

L'attività interportuale, potendo fare leva su un *set* di collegamenti alternativi, incentiva il trasferimento delle merci dalla strada ad altre modalità di trasporto, così contribuendo a ridurre l'impatto ambientale. In sostanza, può dirsi una attività effettivamente sinonimica di sviluppo sostenibile.

3. I COLLI DI BOTTIGLIA DELLA VIABILITÀ INTERNA E IRISCHI PER LE POTENZIALITÀ DEGLI INTERPORTI

Gli attuali 24 interporti di livello nazionale operanti nella Penisola¹ sono collocati, per buona parte, in posizione ottimale, in quanto capaci di intersecare le quattro reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) che attraversano l'Italia². Con ciò, intendiamo sostenere che una rete così articolata è posta nelle condizioni di potere, a rigore, intercettare e indirizzare in modo sollecito i flussi di merce.

Però, non tutti gli interporti si situano lungo la direttrice dei corridoi TEN-T. Ad esempio, l'Abruzzo, con particolare riferimento all'**interporto di Pescara-Manoppello**, ne risulta escluso. Il che, nonostante un emendamento approvato dal Parlamento Europeo nella Plenaria del 28 ottobre 2015, il quale prevederebbe il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino a ricomprendere il territorio abruzzese.

Questo, così come altri interporti che vengano a trovarsi in condizioni analoghe, per poter svolgere quel ruolo strategico che gli è proprio, e che costituisce, nei fatti, il fulcro del disegno

¹ Cfr. allegato I: Bari, Bentivoglio, Catania, Cervignano del Friuli, Jesi, Livorno, Maddaloni Mortara, Nola, Novara, Orbassano, Orte, Padova, Parma, Pescara, Portogruaro, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Trento, Trieste, Vado, Venezia e Verona.

² Cfr. allegato II: Corridoio Baltico - Adriatico; Corridoio Mediterraneo; Corridoio Scandinavia - Mediterraneo; Corridoio Reno – Alpi.

di legge in discussione, non può restare fuori dalle grandi direttrici europee. Occorre, pertanto, rivalorizzarne la sua ubicazione, con un'azione amministrativa che muova in questa direzione. A rallentare, tuttavia, la velocità commerciale media, con grave pregiudizio per l'efficiente operare degli interporti, sono i collegamenti stradali interni, martoriati dalle criticità di un sistema viario obsoleto, condizionato dalla lentezza e dalla procrastinazione dei cantieri.

Per porre rimedio a queste problematiche, la proposta di legge oggetto di analisi dovrebbe – a nostro giudizio – intervenire anche nella logica di contribuire a **migliorare ed efficientare i flussi di accesso e collegamento di queste importanti infrastrutture**. Per le strade di diretto interesse degli interporti e delle infrastrutture dedicate all'intermodalità, l'assetto di regole in esame dovrebbe prevedere apposite risorse economiche in aggiunta a quelle già cumulativamente previste dal fondo complementare del PNRR per la sistemazione delle strade. A tal proposito, nel 2018 il **monitoraggio** predisposto e diffuso **dall'Unione delle Province d'Italia** (UPI), rappresentava uno scenario veramente preoccupante:

- 5.931 opere già sottoposte all'attenzione delle Province con evidenziato il quadro degli interventi necessari pari a 2 miliardi e 454 milioni di euro;
- 1.918 erano invece le opere indicate in priorità di intervento 1, che cioè necessitano di interventi urgenti poiché soggette a limitazioni di transito o portata, se non addirittura chiuse, per un importo pari ad almeno 730 milioni di euro;
- 14.089 erano le opere da sottoporre ad indagini tecnico-diagnostiche per un impegno di spesa di circa 566 milioni di euro.

La capillare distribuzione nel Paese (allegati III – IV) delle suddette situazioni di criticità, è tale da interessare tutti gli interporti attualmente esistenti. In questo senso, sarebbe auspicabile che l'istituendo “**Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica**”, oltre ad essere allargato alla partecipazione delle associazioni di categoria, possa fungere da pungolo per iniziative legislative nazionali e di tipo eurounitario volte alla riconnessione dei territori, con assistenza di appositi stanziamenti economici.

4. NEL MERITO DEI CONTENUTI: LA GESTIONE IMPRENDITORIALE DEGLI INTERPORTI

Dopo 33 anni di vigenza e applicazione, un aggiornamento della legge n. 240/90, oltre che utile sotto il profilo delle innovazioni nel frattempo intervenute con riguardo all'avanzamento dei

processi di gestione, offre anche l'opportunità di superare i fattori di criticità della normativa venuti ad emersione nel corso del tempo.

Anzitutto, fra le definizioni rese dall'art. 1, comma 4, dell'A.C. n. 703, non possiamo non rilevare un primo e positivo riscontro in quanto ad **individuazione oggettiva degli interporti**. Infatti, al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto, l'interporto viene sinteticamente qualificato come «complesso organico di infrastrutture e servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale [...] 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».

In generale, vale osservare come la suesposta definizione serva a meglio codificare la cifra distintiva dell'interporto rispetto ad analoghi sistemi integrati di infrastrutture e servizi, fornendone una visione più adeguatamente rotonda della propria ragion d'essere. Dopodiché, prova anche a riparare pregresse carenze organizzative in termini di funzionamento degli interporti, soggiungendo l'inciso «**gestito in forma imprenditoriale**». Una locuzione nient'affatto banale, che sembra investire su un raccordo pubblico-privato da declinare sin dalla fase di ideazione del complesso organico, avendo ben presenti le esigenze dei futuri operatori economici. Così facendo, si eviterebbe che la progettazione dell'opera venga a materiale maturazione su di un piano prevalentemente astratto, scevro, cioè, da un agire imprenditoriale che ne orienti l'utilizzazione funzionale, rischiando, per converso, di trasformarsi (sulla scorta di una infausta esperienza) in una vera e propria “cattedrale nel deserto”, giacché non rispondente ai bisogni del mercato.

5. LA NECESSARIA ESTENSIONE DELL'AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA PROPOSTA DI LEGGE: LE PIATTAFORME LOGISTICHE

Sia detto senza infingimenti: benché la proposta di legge muova nella giusta direzione di marcia, è il caso di ampliare il concetto di interporto. Proponiamo, infatti, che l'ambito di applicazione della proposta di legge non sia circoscritto soltanto all'attività interportuale *stricto sensu* considerata, ma venga esteso anche alle c.d. **piattaforme logistiche**. In questa maniera, il corpo di regole attualmente in discussione alla Camera verrebbe riferito ad un contesto maggiormente esaustivo del panorama infrastrutturale, allo scopo di:

1. potenziare la rete intermodale esistente, con specifica attenzione rivolta alla distribuzione locale ed urbana;
2. garantire una più efficiente interazione fra i differenti sistemi di veicolazione delle merci, attraverso una più diffusa rete di movimentazione e stoccaggio delle stesse;
3. razionalizzare percorsi e consegne, riducendo l'impatto ambientale della catena logistica.

D'altra parte, la situazione congiunturale vissuta dalle piattaforme logistiche esige un immediato interessamento da parte del legislatore. Se si mette mano al reale, nonostante le ingenti risorse pubbliche investite negli anni per il loro inveroamento, sul territorio nazionale non sono poche le infrastrutture di questo genere che portano evidenti i segni di gravi inerzie e che necessitano di essere recuperate, così da essere "riattrate" al patrimonio produttivo dello Stato.

Un esempio su tutti è rappresentato dalla **piattaforma logistica di Terni-Narni**. Ufficialmente istituita con delibera CIPE del 21.12.2001, ha in origine comportato un investimento pari a 14,7 milioni di euro per la sua realizzazione, cui se n'è aggiunto un secondo pari a 1,9 miliardi di euro teso al potenziamento della dorsale ferroviaria Orte-Falconara. Il primo stralcio, inclusivo del collegamento ferroviario diretto, è stato approvato nel 2008, mentre la convenzione tra Regione Umbria e RFI per il collegamento ferroviario Orte-Falconara è stato sottoscritto soltanto alla fine del 2021 (peraltro trattasi di uno dei progetti inseriti nel PNRR a rischio realizzazione). Allo stato dell'arte, quindi, nell'area edificata opera soltanto l'ufficio periferico dell'Agenzia delle Dogane. Ne viene, che là dove una impresa esibisca interesse nell'accedervi, ciò implicherebbe la necessità di un corposo adeguamento infrastrutturale, dovendo per forza di cose riparare parte delle installazioni diventate nel tempo inutilizzabili (magazzini, stabilimenti, ecc.).

Per la realtà ora descritta, è a nostro avviso auspicabile che nell'impianto normativo in corso di esame trovi cittadinanza la **regolamentazione delle piastre logistiche**. Del resto, un adeguato sistema di infrastrutture a rete, adatto a restituire – a beneficio delle collettività – vantaggi materialmente percepibili da tessuto economico e comunità territoriali, non può prescindere da:

- porti attrezzati preordinati a designare i nodi esterni del sistema;
- interporti organizzati intesi a configurare i nodi interni del medesimo sistema;

- piastre logistiche poste a servizio dei centri urbani e atte a collegare (fra loro) porti e interporti.

Le piastre logistiche potrebbero assumere, infatti, un ruolo strategico nell'approvvigionamento dei grandi centri urbani. Ciò per il tramite dell'infrastrutturazione di un ultimo "ultimo miglio" di collegamento, utile alla congiunzione di prossimità ed in linea con gli obiettivi di politica generale intesi a migliorare la qualità dell'aria. Riteniamo di rilevante importanza che, oltre alla ricognizione delle piattaforme esistenti, vengano promossi studi tecnicamente orientati volti a verificare l'opportunità realizzativa di nuove piattaforme, in special modo da ubicare a ridosso delle aree metropolitane dimensionalmente più estese in termini di latitudine insediativa, giacché per loro natura più esposte alla congestione dei flussi di traffico e alla diseconomicità delle attività trasportistiche. Particolare attenzione andrebbe riservata, in questo senso, a quelle aree urbane già fortemente condizionate da una collocazione geografica svantaggiata, o, per meglio dire, non appropriatamente servite da una rete infrastrutturale efficiente.

Ad esempio, per l'Abruzzo, rivestirebbe notevole importanza l'individuazione di una piastra logistica alle porte del maggiore centro della Regione, vale a dire la città di **Pescara**. Il luogo più idoneo potrebbe essere l'area adiacente al mercato ortofrutticolo (Centro Agroalimentare "La Valle della Pescara"), sia per la vicinanza all'interporto di Manoppello, che per la prossimità al casello dell'autostrada A-25.

Riflessione a parte meritano le aree rientranti nella cornice normativa delle **zone logistiche semplificate (ZLS)**, preordinata a prevedere condizioni di maggior favore per l'attrazione di nuovi investimenti e l'insediamento di nuove iniziative economiche nelle aree portuali delle Regioni più sviluppate del Paese. A nostro parere, onde favorire l'intermodalità di queste aree facendo leva sulle condizioni speciali applicabili (attesa la previsione di agevolazioni e incentivi per le aziende insediate o che decidono di insediarsi), la proposta di legge dovrebbe interessarsi di promuovere e sostenere la costituzione delle ZLS.

Da questo punto di vista, la **Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino** di recente istituzione designa un progetto portato avanti dal decisore politico con l'obiettivo di attribuire al Veneto uno strumento acconcio a fungere da volano di sviluppo per tutta l'economia regionale. Si tratta di un'iniziativa potenzialmente in grado di generare, nell'arco del prossimo decennio:

- un'occupazione aggiuntiva pari ad oltre 177mila unità;

- un aumento dell'*export* (quindi di nuovo *business* per le imprese) fino al 40% in più rispetto all'attuale;
- un aumento degli investimenti pari a 2,4 miliardi;
- un aumento del traffico *container* dell'8,4% medio annuo, posto che in Italia tale traffico è aumentato in media negli ultimi anni dell'1,1%.

Numeri alla mano, crediamo che – in particolare per lo sviluppo della parte ricadente nel territorio rodigino – l'istituzione della ZLS in discorso rappresenti un'occasione irripetibile per la valorizzazione economico-produttiva di questa area geografica. Pertanto, vigileremo affinché l'*iter* realizzativo della infrastruttura venga a definizione in maniera sollecita.

6. IL RIFINANZIAMENTO DI FERROBONUS E MAREBONUS

Lo sviluppo dell'intermodalità non passa, come noto, soltanto dall'efficientamento della rete infrastrutturale stradale. È prioritario, infatti, lavorare anzitutto sul piano culturale, affinché possa acquisire consenso sociale una declinazione pragmatica di mobilità sostenibile, facente perno sul progressivo ricorso alla combinazione delle alternative trasportistiche e, quindi, alle catene intermodali. Ciò, a cominciare da un ripensamento virtuoso del trasporto ferroviario e di quello marittimo-fluviale, di modo che queste tipologie di trasporto possano fare affidamento su tratte ferroviarie veloci dedicate al transito delle merci e su vie di comunicazione marittime ben assistite a livello portuale (per gli attracchi, le soste, le riparazioni, l'imbarco e lo sbarco di merci, ecc).

Tanto premesso, vale osservare come la definizione *in fieri* della legge quadro sugli interporti possa e debba costituire il presupposto per mettere mano alle misure di contesto, senza le quali le finalità legislativamente fissate nell'A.C. n. 703 rischierebbero di disperdersi nel campo della inefficacia. Se ne può inferire, quindi, l'urgente bisogno di rifinanziare strumenti fiscalmente incentivanti come “**ferrobonus**” e “**marebonus**”, utili allo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria e via mare. Un intervento – quello del rifinanziamento – che consentirebbe al decisore politico di riscrivere i criteri applicativi delle predette misure, in guisa che i relativi contributi pervengano direttamente alle imprese dell'autotrasporto le quali abbiano usufruito dei servizi di trasporto. Il che con evidente vantaggio per quelli che rappresentano gli operatori economici contrattualmente più deboli.

7. LA TRASPARENTE REGOLAMENTAZIONE DEL TRASPORTO *CONTAINER*

L'art. 4 della proposta di legge in discussione istituisce il “Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica”, annoverando, tra le sue finalità, anche quella di «miglioramento dei servizi intermodali». A tal proposito, si evidenzia come la filiera dell'autotrasporto operante nell'ambito dell'intermodalità terrestre – trasporto terrestre di *container*, trasporto combinato strada-mare e combinato strada-rotaia – lamenti da tempo significative criticità. Nella specie, le imprese che effettuano il trasporto di contenitori (c.d. trasporto di *container*) accusano, con una certa frequenza, tempi lunghi di attesa nel perfezionamento delle operazioni di carico/scarico, difformità nell'espletamento delle procedure di accesso ai piazzali dedicati e disservizi sul ritiro dei contenitori vuoti circa la responsabilità dello stato dei contenitori. Il tutto con grave perturbamento per la conduzione di questa peculiare attività trasportistica in fatto di sicurezza e produttività.

Allo scopo di porre rimedio alle difficoltà ora richiamate, il 3 Giugno 2021 è stato redatto e sottoscritto dalle rappresentanze sindacali di “autotrasporto” e “committenza” un **verbale di accordo volontario di diritto privato** con decorrenza dal 1° luglio 2021, frutto della necessità di raggiungere una più corretta regolamentazione del settore dei servizi di trasporto *container*³. A rilevare, fra i proponimenti delle parti, il rispetto delle linee guida, così da ridurre la variabilità dei comportamenti, migliorare l'organizzazione del servizio, elevare la sicurezza stradale e contrastare il fenomeno dell'abusivismo.

Senonché, nonostante il rilievo politico-sindacale dell'intesa, i relativi contenuti dispositivi hanno documentato degli inequivocabili limiti attuativi: in sostanza, la portata conformativa dell'accordo è risultata giuridicamente fragile. Prova ne è, che soltanto l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (che comprende i porti di La Spezia e Marina di Carrara) ha inteso dare seguito a quanto ivi prescritto.

Motivo per cui, appare quanto mai provvidenziale che le Autorità di sistema portuale, unitamente al costituendo “Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica”, pongano in essere tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti (e dell'intermodalità in genere) affinché possano essere valorizzati accordi di questo tipo improntati alla correttezza delle condotte di parte, onde assicurarne il rigoroso rispetto. Ne viene, pertanto, l'esigenza di

³ Cfr. Allegato V

integrare la finalizzazione dei compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento propri del Comitato con il prestabilito obiettivo di regolamentare secondo trasparenza il trasporto dei contenitori.

Dopotutto, solo con un testo legislativo compiutamente orientato sarà possibile intervenire sul trasporto intermodale offrendo risposte:

- alle imprese dell'autotrasporto, le quali potranno riscontrarvi una valida alternativa economica, capace di contenere i costi del gasolio (incidenza media tra il 30% ed il 40% dei costi d'impresa) e dei pedaggi autostradali (incidenza media tra il 10% e l'11% dei costi d'impresa);
- ai territori, posto che una adeguata rete di vie di comunicazione e infrastrutture logistico-intermodali non rappresenta soltanto una opportunità di crescita per il sistema trasportistico, ma tende a favorire lo sviluppo del sistema economico locale: una buona dotazione infrastrutturale è sinonimo, infatti, di efficientamento dei fattori produttivi, di diminuzione dei costi di acquisto e di miglioramento delle condizioni di mercato;
- alla salute dell'intera comunità, in considerazione del dimezzamento degli incidenti stradali, oltreché dell'abbattimento di consistenti quote di inquinamento acustico e dell'atmosfera.

8. IL COMITATO NAZIONALE PER L'INTERMODALITÀ E LA LOGISTICA E IL COINVOLGIMENTO STRUTTURALE DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

Il prevedere l'istituzione di un organismo di coordinamento generale delle azioni indirizzate a favore degli interporti non può che trovare il nostro consenso. Accogliamo, pertanto, con favore quanto disciplinato all'art. 4 del progetto di legge in ordine alla previsione di un "Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica", a nostro parere utile a raccordare gli interventi che muovano nell'ottica di recare sviluppo alle attività interportuali.

Chiarito ciò, importa tuttavia esperire una nostra pregiudiziale riserva. Nella elencazione dei principi che dovranno informare l'adozione del regolamento ministeriale di cui al comma 2 in tema di composizione del suddetto Comitato, preme segnalare la **mancata inserzione delle associazioni dell'autotrasporto fra i membri di diritto dell'organismo**. Una omissione cui occorre porre riparo, posto che la presenza delle forze organizzatrici della complessità sociale del settore trasportistico è demandata alla mera partecipazione – senza diritto di voto – alle

riunioni del Comitato investenti un preciso ambito territoriale. Nulla di più, insomma, di una discrezionale convocazione *ad hoc*, che sembra confliggere con la necessità di assicurare la gestione in forma imprenditoriale degli interporti, la cui qualificazione è esplicitamente positivizzata dalla stessa iniziativa di legge (cfr. art. 1, comma 4, lett. *a*), allorché si offre la definizione di interporto). Sulla scorta di quanto ora rilevato, riteniamo quanto mai doveroso modificare l'art. 4 dell'A.C. n. 703, di modo da garantire lo strutturale coinvolgimento delle associazioni sindacali dell'autotrasporto comparativamente più rappresentative a livello nazionale, connotandole – con pieni poteri di voto – quali componenti effettive e permanenti del “Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica”.

9. GLI ENTI GESTORI DEGLI INTERPORTI

L'art. 5 della proposta di legge quadro sull'intermodalità disciplina, fra le altre cose, il regime giuridico applicabile all'attività di prestazione di servizi propria dei soggetti gestori degli interporti, funzionali, come da definizione, alla mobilitazione delle merci tra diverse modalità di trasporto (cfr. art. 1, comma 4, lett. *a*). Trattasi, nella specie, di un regime di diritto privato. Nulla si dice, però, sui **requisiti che deve a rigore esibire il soggetto gestore**. Una carenza a nostro avviso da colmare, in considerazione del fatto che uno dei fattori imprescindibili perché si possa registrare il successo della singola iniziativa interportuale sta proprio nella corretta identificazione del ruolo di gestore. Se appare chiaro, infatti, il perimetro operativo della gestione, che deve farsi carico tanto della realizzazione delle nuove strutture quanto dell'adeguamento di quelle esistenti, lo è meno il chi abbia titolo per porre in essere i richiamati compiti. Va da sé, quindi, l'esigenza di tratteggiarne il profilo imprenditoriale, all'asserito fine di garantire il rispetto dei canoni di neutralità e riservatezza con riguardo ai soggetti coinvolti, da non causare, oltretutto, turbative di mercato.

Atteso il tasso di complessità organizzativa mostrato dalla natura economico-industriale e commerciale dell'attività di gestione di un interporto, sarebbe, peraltro, auspicabile la previsione di un **tavolo di concertazione**. Ciò con l'obiettivo di intermediare le differenti posizioni difese da una molteplice varietà di agenti economici, i cui interessi “viaggiano” a velocità profondamente diverse. È necessario, dunque, che tutte le componenti abbiano voce in capitolo, di modo da procedere di pari passo sulla via dell'innovazione, in forza di un processo aggregatore e di condivisione effettiva delle scelte, che rinvenga nella Pubblica

Amministrazione il soggetto di supporto, facilitatore, in quanto tale, di soluzioni tecnicamente efficaci.

10. L'ORDINE DI PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI, IL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DELLA RETE FERROVIARIA E LA COPERTURA FINANZIARIA

In merito all'art. 6, comma 2, dell'A.C. n. 703, le risorse ivi previste (10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025) dovrebbero essere destinate prioritariamente allo **sviluppo degli interporti esistenti**. A nostro giudizio, l'assegnazione dei finanziamenti deve con preferenza rivolgersi all'adeguamento degli interporti già operativi e a quelli in corso di realizzazione. Appare ragionevole integrare, in questo senso, il disposto normativo di cui al comma 1, appunto per impiantare nel testo di legge il citato criterio guida e indirizzare, di conseguenza, l'attività di programmazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Positiva è la previsione (art. 6, commi 6 e 7) di un apposito **programma di adeguamento della rete interportuale della società Rete ferroviaria italiana Spa (RFI)**. Ciò mediante la sottoscrizione tra soggetti gestori degli interporti (singolarmente o in forma aggregata) e RFI di contratti, per procedere all'adeguamento ai parametri UE in materia di: *a)* «adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i *terminal* interportuali sono collegati»; *b)* «funzionalità e dimensioni dei moduli dei *terminal* ferroviari interportuali».

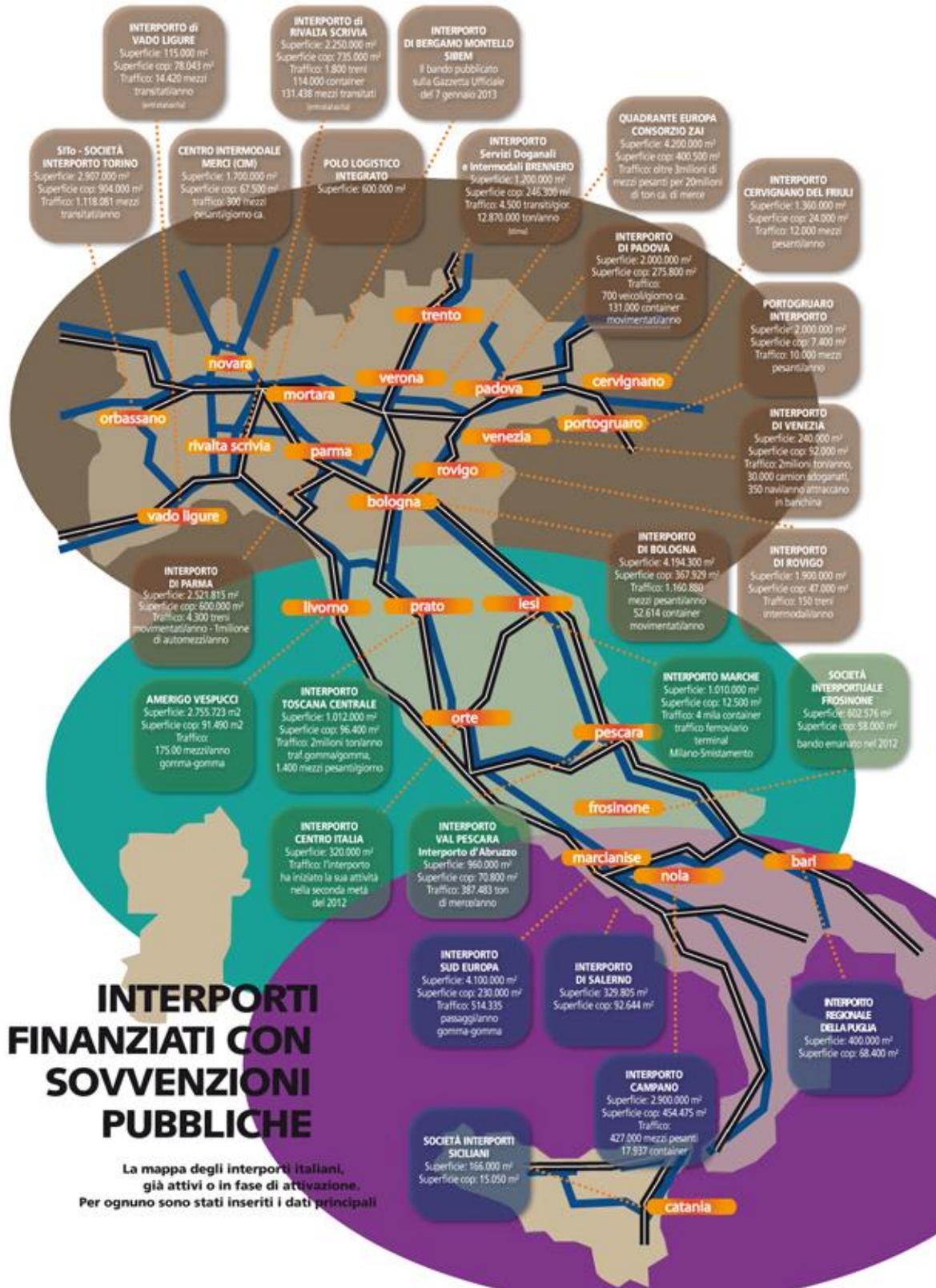
D'altra parte, uno degli strumenti fondamentali affinché l'attività interportuale risulti coerente con le finalità espresse all'art. 1, è rappresentato proprio dal collegamento ferroviario. Sicché, mette conto promuovere e sollecitare l'adeguamento di RFI agli *standard* europei richiesti in materia di interporti.

A tale specifico proposito, auspichiamo che la progettazione collegata al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) costituisca l'occasione: *a)* per garantire la circolazione dei convogli senza interruzioni per vincoli di sagoma; *b)* per rendere il trasporto ferroviario concorrenziale ai tempi di percorrenza propri del trasporto stradale; *c)* per assicurare che nei luoghi di partenza e destinazione dei convogli ferroviari vi siano infrastrutture terminali efficienti dotate, cioè, di sistemi di movimentazione rapidi e di buone connessioni con la viabilità stradale, onde garantire il massimo efficientamento delle trazioni terminali stradali; *d)* perché siano sostanzialmente superati tutti i vincoli strutturali e di saturazione delle tracce merci legati alla rete ferroviaria italiana. Dalla messa a terra di tali interventi può dipendere, in

prospettiva, l’attivazione di flussi di merci quantitativamente significativi, frequenti e bilanciati in entrambe le direzioni, di modo da sfruttare le capacità di trazione dei locomotori e la disponibilità dei carri ferroviari.

Trattasi di alcune ma non esaustive condizioni di base utili a rendere economicamente vantaggioso il trasporto combinato strada-rotaia. Campi d’intervento, in ogni caso, dove – anche grazie all’intervento legislativo di cui si discute – la proattività statale può e deve fungere da volano per l’ammodernamento del sistema infrastrutturale nella disponibilità del nostro Paese.

Quanto, infine, alla **copertura finanziaria del provvedimento**, con specifico riguardo ai 10 milioni di euro più innanzi menzionati, il legislatore intende reperire le risorse con sottrazione del fondo per l’autotrasporto (cfr. art. 7, comma 1), rifinanziato con 240 milioni di euro anche per il 2023. Posto che il predetto fondo garantisce la compensazione dei maggiori costi di gestione che le imprese italiane debbono sopportare rispetto a quelle con sede legale in altri Paesi, tali risorse debbono – a nostro avviso – considerarsi indisponibili, almeno fino a che non sia possibile operare in condizioni di reciprocità e, quindi, di pari concorrenzialità di servizio. Ne deriva, dunque, l’impellenza di individuare risorse aggiuntive per il finanziamento degli interporti, diverse da quelle già destinate al settore dell’autotrasporto.



La Rete TEN-T in Italia

- ① Corridoio Baltico - Adriatico
- ③ Corridoio Mediterraneo
- ⑤ Corridoio Scandinavia-Mediterraneo
- ⑥ Corridoio Reno-Alpi

La **Rete TEN-T Core** in Italia si estende per circa **5.000 km**, che corrisponde al 30% della rete RFI

La *Rete Comprehensive* si estende per oltre **10.000 km**, pari al 60% della rete RFI



Allegato IV



Allegato V

COMITATO NAZIONALE TRASPORTO CONTENITORI
VERBALE DI ACCORDO VOLONTARIO DI DIRITTO PRIVATO
(ex art. 5 del Decreto Legislativo n. 286/2005)

Le Associazioni di categoria da una parte dell'Autotrasporto e dall'altra della Committenza hanno redatto in data 14 maggio 2021 il seguente verbale di accordo per il trasporto di contenitori.

Per la Committenza: ASSARMATORI – ASSOLOGISTICA – CONFITARMA - FEDERAGENTI

Per l'Autotrasporto: ANITA – ASSOTIR – CNA/FITA – CONFARTIGIANATO TRASPORTI – CONFCOOPERATIVE – FAI – FEDIT – FIAP – LEGACOOOP – TRASPORTOUNITO - UNITAI

Premessa

Le Associazioni concordano sulla necessità di meglio regolamentare il settore dei servizi di trasporto contenitori, dando la propria disponibilità a promuovere tavoli di confronto fra tutte le parti interessate.

Le Associazioni esprimono parere positivo finalizzato al raggiungimento di un accordo ritenuto necessario per una più corretta regolamentazione del settore.

Le Associazioni concordano sulla necessità di stipulare dei contratti di trasporto scritti regolati da un accordo volontario di diritto privato tra le Parti e notificarlo come previsto dalle normative di legge in ambito autotrasporto. Tali contratti faranno riferimento alle "linee guida", orientate al miglioramento dell'organizzazione del servizio di trasporto del contenitore. Questo anche allo scopo di garantire che linee comuni di condotta riducano la variabilità dei comportamenti ritenuti dannosi per l'organizzazione del servizio stesso e della sicurezza stradale mediante l'adozione di principi e raccomandazioni che consentano anche di contrastare il fenomeno dell'abusivismo.

Le Associazioni ritengono indispensabile agire con azioni di contrasto all'abusivismo e alla irregolarità. A tal fine ritengono indispensabile la verifica della congruenza dei beni strumentali nella disponibilità diretta delle imprese rispetto ai servizi assegnati, come previsto dalle norme di legge vigenti in materia di autotrasporto.

il Vettore in sede di stipula del contratto di trasporto scritto rilascia una dichiarazione sostitutiva di atto notorio (D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445) richiamando l'art. 76, per le dichiarazioni mendaci e la formazione o uso di atti falsi, con riferimento ai conducenti e ai beni strumentali della disponibilità diretta dell'impresa.

Le Associazioni concordano che le indennità relative alle prestazioni accessorie vadano riequilibrate sulla base degli effettivi costi sostenuti dall'autotrasporto.

Disciplina della tracciabilità e registrazione dei cicli operativi dei camion nei bacini portuali, accordi di programma e regimi degli indennizzi

Si è condivisa la necessità di chiedere al MIMS di intervenire sulle AdSP e gli Operatori interessati. A tale riguardo le Associazioni in data 19 dicembre 2019 hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti una lettera di richiesta di incontro che sarà riproposta all'attuale titolare del Ministero.

È condivisa inoltre la necessità di affrontare durante l'incontro al Ministero la definizione delle tempistiche dei cicli operativi e la previsione di eventuali indennizzi per soste oltre franchigia che dovranno essere riconosciuti ai vettori dai soggetti che non abbiano fornito idoneo servizio.

Nel comune interesse la Committenza si impegna a privilegiare l'utilizzo, tra i depositi posizionati fuori dalle aree portuali, di quelli in grado di garantire i migliori standard di sicurezza e produttività.



Regolamentazione delle attese al carico e allo scarico a stabilimento

L'argomento relativo alla regolamentazione delle attese al carico e allo scarico a stabilimento viene tenuto in sospeso e verrà trattato dalle Parti dopo la definizione della disciplina della tracciabilità nei bacini portuali, che condiziona l'intera filiera operativa del trasporto containers.

Profili di criticità sul ritiro dei contenitori vuoti circa la responsabilità dello stato dei contenitori

La responsabilità dello stato dei contenitori è del terminal/deposito che li consegna.

Il vettore al momento del ritiro del contenitore è tenuto alla verifica visiva dello stato del contenitore per danni rilevanti perimetrali, esterni e rilevabili anche in condizioni di poca visibilità, compreso il controllo visivo delle aste delle porte, quindi non sulla parte interna, tetto, pavimento, e a sottoscrivere la tipologia e numero del contenitore laddove richiesto.

Il vettore non è mai responsabile per la non idoneità al carico del contenitore per motivi diversi da quelli sopra indicati e comunque quando non è stato messo nelle condizioni di verificarne lo stato.

La verifica del contenitore come sopra indicata dovrà essere effettuata dall'autista solo in condizioni di assoluta sicurezza e in spazi operativi idonei garantiti dal soggetto che lo consegna e nel rispetto delle regole e procedure stabilite nel decreto legislativo 81/2008 e ss.mm.

Nel caso in cui il contenitore dovesse essere rifiutato al carico per motivi non riferibili ai controlli di cui sopra, il vettore avrà diritto al compenso per viaggio a vuoto o per le maggiori percorrenze effettuate.

Nel caso in cui l'automezzo dovesse ripercorrere le procedure d'ingresso per la sostituzione del contenitore, al vettore verrà riconosciuta una indennità di "presa".

Eliminare la differenza tra contenitori 20' e 40'

Le Associazioni concordano di assimilare le condizioni di mercato del trasporto di contenitori 20' alle condizioni del trasporto dei contenitori 40' solo quando il peso del contenitore dichiarato dal committente è superiore ai 12.000 kg. compresa la tara del contenitore.

Clausola di salvaguardia sul gasolio

Le Associazioni riconoscono l'applicazione di un sistema di variazione automatico dell'incidenza del costo del gasolio sulla base dei seguenti parametri.

Le parti riconoscono che nel prezzo del servizio una parte è costituita dal costo del gasolio necessario ad effettuarlo. Le parti stabiliscono che alla data di sottoscrizione del presente verbale di accordo sarà rilevato il costo del gasolio, quale valore di partenza e di riferimento per il calcolo della variazione di cui sopra nei bimestri futuri.

Il costo del gasolio è costituito dal costo industriale più le accise al netto dei rimborsi applicati ai veicoli con massa complessiva superiore a 7,5 ton e con esclusione dell'IVA.

La revisione del prezzo del gasolio è effettuata su base bimestrale prendendo a riferimento l'ultima rilevazione del competente Ministero.

La variazione della tariffa di trasporto verrà applicata quando il costo del gasolio subirà una variazione in aumento o in riduzione superiore al 2%, sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento quale la quota di incidenza pari al 30%.



L'eventuale variazione verrà applicata dal mese successivo al bimestre di riferimento.

In presenza di modifiche alla disciplina sulle accise, le parti convengono di incontrarsi per le opportune valutazioni di merito.

I contenuti del presente verbale di accordo entrano in vigore dal 1° luglio 2021.

Per la Committenza:

ASSARMATORI

ASSOLOGISTICA

CONFITARMA

FEDERAGENTI



Per l'Autotrasporto:

ANITA

ASSOTIR

CNA/FITA

CONFARTIGIANATO TRASPORTI

CONFCOOPERATIVE

FAI

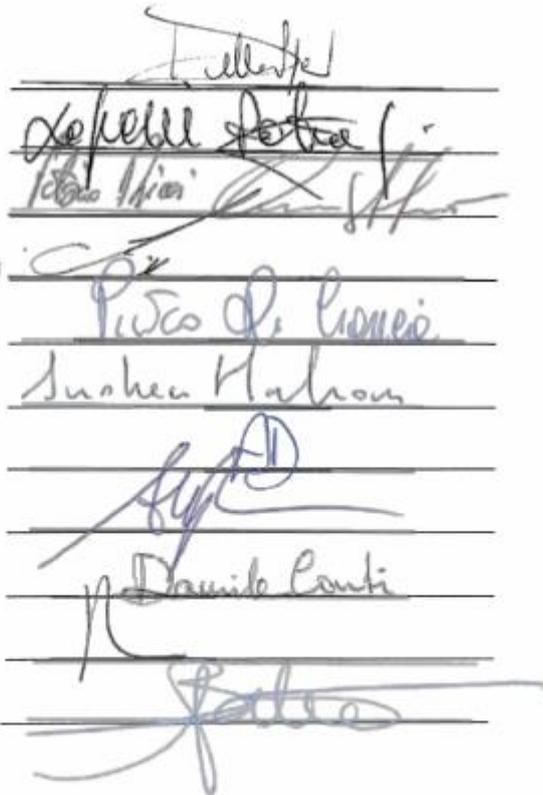
FEDIT

FIAP

LEGACOOP

TRASPORTOUNITO

UNITAI



3 giugno 2021

