



FEDERTRASPORTO

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

Proposta di Legge

Legge quadro in materia di interporti – A.C. 703

12 aprile 2023

Audizione informale del Presidente di Federtrasporto

dott. Arrigo Emilio Giana

Legge quadro in materia di interporti – A.C. 703

Ill.mo Presidente, Ill.mi Onorevoli,

desidero in primo luogo ringraziare il Presidente Deidda e i componenti della Commissione per l'invito all'audizione odierna che ci consente di sottoporre alla vostra attenzione alcuni spunti di riflessione relativamente alla proposta di Legge quadro in materia di interporti.

Federtrasporto è la Federazione che nell'ambito di Confindustria raccoglie le associazioni degli operatori attivi nei settori del trasporto passeggeri, del trasporto merci e della logistica nonché delle società concessionarie delle infrastrutture, nelle modalità del ferro, della gomma e dell'aereo.

La legge quadro in esame è un provvedimento molto atteso dagli interporti associati – aderenti all'Unione Interporti Riuniti (UIR) nostra associata - che avvertono da tempo l'esigenza di un aggiornamento della legislazione vigente alle mutate condizioni, prima tra tutte la definizione delle reti trans-europee TEN-T, a distanza ormai di oltre 30 anni dalla Legge 240/1990 “Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto di merci ed in favore dell'intermodalità”.

Come noto, la rete italiana è composta da 26 interporti, 23 dei quali inseriti nelle reti TEN-T, a cui accedono quotidianamente oltre 25.000 mezzi di trasporto con quasi 60 mila treni l'anno (fonte rilevazione UIR 2023).

Il numero di Unità di Trasporto Intermodale (UTI) complessivamente movimentate dagli interporti mostra un aumento complessivo tra il 2017 e il 2021 di oltre il 33%, passate dai 980.000 del 2017 agli oltre 1,3 milioni del 2021. Di questi il 37% è rappresentato da casse mobili mentre i container e semirimorchi rappresentano circa il 30 % ciascuno. Significativo anche il numero di tonnellate di merce complessivamente gestite, con una crescita negli ultimi 5 anni del 31,4% - da poco meno di 10 milioni a 12,8 milioni di tonnellate di merci (fonte MIMS - Mobilità e logistica sostenibili, ottobre 2022).

L'intera rete degli interporti italiani rappresenta peraltro circa il 40 per cento del totale del valore aggiunto attivato da tutte reti nazionali della logistica, contribuendo anche a un significativo miglioramento dal punto di vista di impatto ambientale sia in termini di minori emissioni di CO₂, sia in termini di decongestionamento delle arterie viarie stradali.

Si stima, infatti, che nel 2020 il trasferimento modale verso la ferrovia transitato attraverso il sistema interportuale italiano abbia permesso la riduzione di 1,5 milioni di tonnellate di emissioni di gas serra.

In base al ranking stilato dalla società tedesca DGG (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH – classifica redatta in base a criteri di efficienza, posizione, volume di merci movimentate, sostenibilità e gestione degli scali) sei interporti italiani compaiono tra i primi 14 interporti strategicamente più rilevanti in Europa.

Tale circostanza mostra un potenziale della rete interportuale nazionale che è necessario sostenere e valorizzare a partire dalla legge quadro in esame, a vantaggio dell'intero sistema logistico italiano.

La possibilità di disporre di nodi logistici efficienti, sostenibili ed integrati all'interno delle reti di trasporto nazionali ed europee è infatti un fattore di

importanza fondamentale anche per superare i ritardi che incidono negativamente sulla performance logistica e conseguentemente sulla capacità competitiva del Paese.

Sul punto è opportuno sottolineare la caratteristica distintiva degli interporti rispetto all'insieme dei nodi dedicati allo scambio modale e all'interconnessione tra le reti, vale a dire la loro natura di “strutture complesse”, che come tali affiancano alla tipica attività di interconnessione tra le reti servizi ulteriori a favore degli operatori logistici, come peraltro ricordato dal Piano strategico della portualità e della logistica e da ultimo dal documento Mobilità e logistica sostenibili, pubblicato dal MIMS nell'ottobre scorso.

Tale ultimo documento rilava infatti che, accanto all'attività ferroviaria, gli interporti offrono generalmente servizi di handling di Unità di Trasporto Intermodali (nel 100% delle strutture), servizi di manovra ferroviaria (83%) e servizi immobiliari (74%), a cui si aggiunge la disponibilità di servizi a disposizione della logistica 3PL (Third Party Logistics), uffici delle dogane e corridoi doganali, pesa certificata dei carichi, la gestione automatizzata dei dati e servizi di city logistics.

Nel solco della politica di shift modale perseguita dall'Unione europea già prima del Green new deal, il PNRR e il collegato Fondo complementare hanno correttamente individuato nella rete ferroviaria – attraverso la c.d. cura del ferro – il perno su cui basare lo sviluppo del sistema dei trasporti e della logistica nazionale, anche in ragione del suo connaturato limitato impatto ambientale.

In tale contesto la rete degli interporti, con i 60 mila treni l'anno richiamati in precedenza, svolgono la funzione fondamentale di punti di accesso alla rete ferroviaria, condividendone la funzione strategica.

Per tale ragione riteniamo che la proposta di legge in esame possa essere anche la sede in cui avviare una pianificazione strategica della rete degli interporti, in coordinamento con la realizzazione dei corridoi intermodali che costituiscono l'asse portante della Trans European Network - Transport (TEN - T), così come definita dal Regolamento UE 1315/2013.

E' infatti necessario assicurare un'efficace integrazione degli interporti con le principali realtà portuali nazionali, in particolare nelle regioni del sud Italia, e incoraggiarne la specializzazione in coerenza con le caratteristiche produttive del territorio e con il posizionamento lungo la catena logistica, favorendo la concentrazione dei flussi di traffico in nodi strategici allo scopo di migliorare l'efficienza complessiva del sistema sia in termini operativi che di impatto ambientale.

Ciò premesso, sottoponiamo all'attenzione della Commissione alcune aree di possibile miglioramento della proposta in esame.

- L'art 4 della proposta di legge istituisce il Comitato Nazionale per l'Intermodalità e la Logistica.

Nel timore che la distribuzione orizzontale di competenze e responsabilità tra più organismi, seppure originata dalle migliori intenzioni, possa determinare un ulteriore aggravio del già complesso iter che caratterizza ogni processo decisionale dell'amministrazione pubblica, suggeriamo di valutare attentamente l'effettiva esigenza di istituire il Comitato in argomento o se valga piuttosto la pena attribuirgli eventuali funzioni consultive, nella forma ad esempio di osservatorio, delegando invece alla sede che reputiamo opportuna, vale a dire il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ma dotandolo dei necessari mezzi, le funzioni che la Proposta attualmente assegna al Comitato.

- Nelle disposizioni finanziarie contenute nell'art. 7, si propone di evitare il ricorso al finanziamento attraverso l'utilizzo di somme destinate ad altri attori della filiera logistica, tenuto conto delle naturali interazioni tra i sottosistemi che la compongono, tutti ugualmente determinanti ai fini dell'efficienza complessiva del sistema.

Ci riferiamo in particolare al comma 1 del citato articolo 7 che fa espresso riferimento al ricorso alle somme destinate all'autotrasporto, previste dalla Legge di stabilità 2015 (art. 1, comma 150, L. 190/2014).

Sarebbe inoltre particolarmente utile integrare la Legge prevedendo:

- una disciplina specifica in materia di rifiuti speciali e merci pericolose;
- una disciplina specifica in materia urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti;
- una procedura semplificata in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA) e valutazione ambientale strategica (VAS) in caso di modifica o estensione degli interporti.

Nell'auspicio che le considerazioni e le proposte qui formulate possano essere accolte favorevolmente e tenute in considerazione, confermiamo la più ampia disponibilità per ogni ulteriore contributo questa Commissione riterrà utile.

Grazie per l'attenzione.

FEDERTRASPORTO