

MEMORIA UNIONE INTERPORTI RIUNITI (UIR)

Disegno di legge C. 2925 recante *"Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di governance portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale"*

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI) CAMERA DEI DEPUTATI

Si desidera innanzitutto ringraziare il Presidente e i Componenti della IX Commissione della Camera dei deputati per l'opportunità concessa nel partecipare all'esame del disegno di riforma della Legge n. 84/1994. Un disegno di legge di primaria importanza con riflessi sulla dotazione infrastrutturale del nostro paese, sull'integrazione con le altre infrastrutture di trasporto lineari e nodali, sulla competitività logistica del nostro sistema economico e con risvolti potenziali che riguardano anche l'operatività quotidiana del mondo interportuale che ho l'onore di rappresentare in tale sede.

Premessa

Unione Interporti Riuniti è l'associazione di categoria che riunisce 27 interporti italiani, tesa a promuovere la cooperazione di rete e il coordinamento programmatico, legislativo e operativo di questi enti, con il fine ultimo di sviluppare il trasporto merci terrestri ferroviario e intermodale e creare hub logistici efficienti a servizio dei tessuti produttivi locali e nazionali.

Complessivamente, i nostri nodi movimentano mediamente 65 milioni di tonnellate di merce l'anno e gestiscono annualmente nei vari terminal un traffico di oltre 50.000 treni e oltre 25.000 mezzi pesanti al giorno.

Con recente Legge n. 177/2025 gli interporti sono stati definiti infrastrutture di preminente interesse nazionale e gran parte dei nostri aderenti sono nodi rilevanti della rete TEN-T e dello SNIT nazionale.

La norma citata, così come la precedente Legge n. 240/1990, già nella definizione di interporto disciplina la condizione per cui debba esistere un collegamento con gli scali marittimi e che funzionalmente l'interporto debba favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici del sistema portuale. Pertanto, è evidente una sorta di legame nativo tra interporti e porti, che concretamente si traduce negli interporti quali infrastrutture a servizio del decongestionamento delle banchine portuali e in servizi ferroviari attestati presso gli interporti che allargano le *catchment areas* e che consentono il consolidamento dei carichi per l'inoltro ferroviario delle merci provenienti/destinate ai nodi portuali.

Con tali premesse, e condividendo la diagnosi, i fabbisogni e l'impianto legislativo generale a cui il disegno di legge risponde, le osservazioni che seguono riguardano specificatamente quelle disposizioni di nesso tra mondo portuale e interportuale.

Osservazione 1. Coordinamento formale della pianificazione strategica tra interporti e porti

La Legge n. 177/2025 fornisce indicazioni chiare nel coordinamento dei processi di pianificazione strategica delle infrastrutture interportuali con quelle portuali, prevedendo degli strumenti di interconnessione. Difatti, il *Piano generale per l'intermodalità* di cui all'art. 2 della citata Legge è redatto in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica (e quindi anche in coerenza con la pianificazione portuale) e viene elaborato e emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previa acquisizione del parere del *Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica*, a cui possono partecipare i Presidenti delle Autorità di sistema portuale competenti.

Inversamente, cioè la connessione di pianificazione strategica direzione porti-interporti, appare invece decisamente meno evidente nel testo del disegno di legge di riforma della governance portuale.

Entrambi i testi legislativi, pur normando infrastrutture di trasporto giuridicamente, funzionalmente e gestionalmente differenti, sono accomunate dalle finalità di sviluppo dei rispettivi nodi nel più ampio quadro della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), oltre che contribuire al potenziamento - per rispettiva competenza - del sistema dei trasporti e dell'intermodalità e allo sviluppo infrastrutturale integrato e coordinato tra i diversi nodi e reti di trasporto.

In tal senso, al fine di garantire una configurazione “a specchio” con le previsioni della Legge n. 177/2025, parrebbe opportuno ottimizzare i seguenti punti formali:

- **Inserire un riferimento all'art. 1 comma 1 del DDL di coerenza con gli indirizzi di pianificazione del *Piano generale per l'intermodalità***, oltre che dei già citati *Piano generale dei Trasporti* (la cui elaborazione è stata peraltro stralciata dal D.Lgs 36/2023) e del *Piano del Mare*. Ciò permetterebbe un chiaro aggancio anche in sede di elaborazione del “*Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale*” previsto dall'art. 4 ter del DDL, alle previsioni di pianificazione e programmazione delle infrastrutture interportuali.
- **Analogo riferimento**, a livello di pianificazione delle singole Autorità di sistema portuale, **andrebbe richiamato all'art. 5 del DDL** al fine di rendere coerente il DPSS non solo con il *Piano generale dei trasporti e della logistica* (che ripetiamo è stato stralciato dal D.Lgs 36/2023), con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, con il *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica* e con l'accordo di programma di cui all'articolo 5.1 del DDL, ma anche con il *Piano generale per l'intermodalità*.

Osservazione 2. Coordinamento sostanziale della pianificazione strategica tra interporti e porti

Il DDL prevede espressamente che Porti d'Italia S.p.A. provveda a “realizzare il progressivo miglioramento e lo sviluppo della Rete italiana della portualità, con gli obiettivi della piena integrazione della medesima nella TEN-T e nei circuiti transnazionali della logistica portuale nonché **della**

promozione delle connessioni interportuali e intermodali, attraverso l'attuazione dell'accordo di programma di cui all'articolo 5.1" e che le singole Autorità di sistema portuale in sede di pianificazione possano indicare "al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale".

Seguendo quindi il filo logico dell'Osservazione precedente ed al fine di dare sostanza al coordinamento della pianificazione strategica tra il settore interportuale e portuale, appare quantomeno necessario conferire una funzione di *trait d'union* del mondo interportuale con quello portuale. La Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP è, nell'impianto delineato, l'organo che viene da un lato sentito per l'approvazione del "*Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale*" per quel che concerne le opere infrastrutturali strategiche di competenza di Porti d'Italia S.p.A. ed al contempo è l'organo che viene sentito per l'approvazione dei DPPS delle singole Autorità di sistema portuale. Al fine di garantire un coordinamento ed una visione integrata tra lo sviluppo della rete della portualità italiana e degli interporti, e al fine di adeguare in maniera allineata infrastrutture e servizi tra i nodi, si ritiene che possa essere efficace inserire nelle previsioni della composizione della suddetta Conferenza di cui all'art. 11-ter "*Alle riunioni della Conferenza partecipa, senza diritto di voto, un rappresentante della società di cui all'articolo 5-ter e il Presidente dell'Unione Interporti Riuniti o suo delegato*".

Osservazione 3. Pianificazione o programmazione?

In linea generale, rispetto agli esercizi di pianificazione inseriti sia nella Legge n 177/2025 che nel DDL in esame, si ritiene necessario definire il metodo di analisi, i criteri di individuazione e di gerarchizzazione delle infrastrutture strategiche del settore interportuale (*Piano generale dell'intermodalità*) e portuale (*Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale*) da realizzare in via prioritaria e – dunque - destinatari dei fondi messi a disposizione dai rispettivi impianti normativi.

Ad oggi non appaiono rinvenibili, per entrambi gli esercizi, i criteri, le linee di indirizzo, le metodologie da applicare per l'elaborazione dei rispettivi Piani da cui poi dovrebbe discendere l'elenco degli interventi prioritari. Pertanto, l'individuazione di criteri di priorità basati su elementi oggettivi e misurabili derivati ad esempio da analisi economico-trasportistiche che ne valutino l'attinenza e contributo alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti, la sostenibilità ambientale, l'impiego e sviluppo della digitalizzazione, la maturità progettuale ed il coinvolgimento degli operatori interessati che si basino su tecniche di valutazione per quanto possibili oggettive (es. analisi costi-benefici, multicriterio ...), **garantirebbe maggiore trasparenza al processo di pianificazione e programmazione delineato nelle disposizioni legislative.**

In aggiunta a quanto sopra, ci vengano consentiti due ulteriori osservazioni più generali.

Osservazione A. Pianificazione trasportistica modale o integrata?

Un primo commento riguarda gli aspetti di pianificazione trasportistica derivanti dagli ultimi atti normativi approvati: il *Piano per l'intermodalità per gli interporti* ex Legge 177/2025; il *Piano nazionale degli aeroporti*; il *Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM) ferroviaria di passeggeri e merci* ai sensi della Legge 233/2021 e appunto il citato *Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo*. La pianificazione e programmazione a “silos modali” non appare la soluzione più efficace ed efficiente per delineare una traiettoria di sviluppo coordinata ed integrata della mobilità nazionale. **In tal senso, riteniamo necessario reintrodurre la previsione obbligatoria di emanazione a monte del Piano generale dei Trasporti e della Logistica, da cui poi possono coerentemente discendere i diversi piani settoriali.**

Osservazione B. Strumenti finanziari e legislativi coordinati tra nodi

Una seconda osservazione vuole infine sottolineare che se è vero che gli interporti e porti devono agire coordinati ed integrati sia strategicamente che operativamente - servendo gli uni agli altri e insieme alla mobilità del paese - è altresì vero che entrambe le tipologie di nodi (con le dovute e già richiamate differenze giuridiche, funzionali e gestionali) devono poter usufruire di strumenti e risorse bilanciati.

I finanziamenti per l'interportualità stanziati con Legge n. 177/2025, sebbene rappresentino un inizio incoraggiante di programmazione pubblica per il settore su cui già si è cominciato a lavorare con il Ministero competente, sono tuttavia un contributo esiguo rispetto al fabbisogno finanziario di sviluppo e rinnovamento degli interporti nazionali. Oltre all'ammontare, insignificante rispetto agli stanziamenti per le infrastrutture portuali, vi è un problema di copertura strutturale di tali risorse che per il momento è solo su un arco triennale. In parallelo, alcuni strumenti in vigore a sostegno diretto e indiretto alle attività intermodali nei porti, quali il bonus manovra ferroviaria, non è applicabile per le attività nei terminal *inland*. Anche in questo caso, **l'omogenizzazione ponderata degli strumenti e delle misure di finanziamento e di incentivazione tra i nodi integrati consentirebbe sicuramente uno sviluppo più efficiente e coordinato dell'intera catena logistica e di trasporto.**