

Nota su DDL Interporti

1. Premessa

Il concetto di Interporto è stato creato all'origine alla fine degli anni 70 dal prof. Volpato dell'Università di Padova coadiuvato dal dott. Mauro Ferretti delle FS. Il progetto prevedeva la realizzazione in aree strategiche di insediamenti logistici indissolubilmente legati a terminal intermodali che in interrelazione fra di loro usassero prevalentemente il trasporto combinato strada-rotaia per l'interscambio merci fra i bacini di traffico del paese prendendo a riferimento le esperienze intermodali esistenti in Francia e Germania.

Inizialmente gli Interporti, tutti di matrice pubblica, erano 5 inglobati nel concetto di primo livello. Successivamente nacquero altri impianti generalmente non previsti in un piano organico nazionale ma su spinte locali non scevre da campanilismi e speculazioni immobiliari. All'epoca esistevano due associazioni di riferimento: quella degli impianti di primo livello e quella degli impianti di secondo livello che successivamente furono accorpate e nacque così l'UIR.

Occorre dire che partendo da una lungimirante visione italiana, all'epoca prima ed unica in Europa, nel susseguirsi degli eventi sono stati realizzati impianti che hanno solo il nome di interporto ma nella realtà mai hanno assolto il compito primario di ricovero delle merci da trasportare con tecniche intermodali.

In questo contesto le FS a seguito della decisione parlamentare di attivare il piano integrativo per gli interporti di primo livello si attivarono per realizzare su aree di proprietà i primi grandi terminal intermodali. Si citano: Verona Q.E. - Padova Interporto - Bologna Interporto - Torino Orbassano - Marcianise - Leonardo da Vinci. In questo contesto fu inserito anche Rivalta Scrivia impianto esistente da molti anni e dotato di proprio terminal.

Successivamente le FS si fermarono nella realizzazione di nuovi terminal e i nuovi interporti (diciamo di seconda generazione) si attivarono per la costruzione dei nuovi terminal (citiamo ad esempio Novara CIM - Nola - Prato - Orte -ecc.)

Nel 1990 lo Stato per tentare di mettere ordine e fare in modo che gli Interporti adempissero al ruolo loro consono emanò la Legge 240 che nella sostanza non riuscì a imprimere la svolta necessaria per un vero decollo dell'intermodalità specie nelle relazioni nord sud del paese. Occorre però evidenziare che in ambito internazionale il ruolo dell'Italia è di primordine in conseguenza della imprescindibile necessità di attraversare le Alpi. In questo contesto un ruolo fondamentale lo ha giocato, e lo sta tuttora giocando, la Svizzera grazie alla politica strategica di privilegiare il transito sul suo territorio via ferrovia.

I traffici internazionali nella stragrande maggioranza dei casi non sono direttamente coinvolti con la rete degli interporti ma spessissimo si avvalgono di grandi e funzionali terminal intermodali solo in alcuni casi ubicati in zone limitrofe ad alcuni interporti.

In definitiva quello che manca è una politica centrale che nella volontà di rendere più green il trasporto merci crei i presupposti per un progetto rete integrato che all'occorrenza aiuti gli impianti interportuali non solo a fungere da magazzino per la merce di competenza della zona, ma soprattutto da elemento di riferimento per lo sviluppo dell'intermodalità con flussi di traffico possibilmente bilanciati.

2. Il DDL in discussione al Parlamento

Dopo ben 20 anni il Parlamento Italiano si appresta a modernizzare e rivisitare la Legge 240/90.

Il testo attualmente in discussione emana alcuni principi di riferimento circa il ruolo degli Interporti che sono condivisibili, ma non è scevro da lacune, imperfezioni o concetti non condivisibili.

- Si evidenzia giustamente che gli interporti (con riferimento anche agli eventuali di nuova realizzazione) debbono obbligatoriamente disporre di un terminal ferroviario. Non si evidenzia però che i nuovi impianti devono rispondere agli standard europei. Se invece trattasi di realtà già esistenti è da auspicare, nel limite del possibile, un adeguamento affinché possano rispondere agli attuali standard europei. Questo al fine di evitare di spezzare treni in arrivo/partenza con l'innesto nell'ultimo miglio in conformazioni ridotte rispetto agli standard tenuto conto che queste operazioni comporterebbero inutili extracosti che potrebbero mettere fuori mercato gli impianti non adeguati.
- Si evidenzia la creazione di un Comitato Nazionale per l'Intermodalità e la Logistica. L'idea in se è condivisibile. Peccato che quando si passa alla definizione dei partecipanti, non sono minimamente indicati i soggetti che producono, organizzano e forniscono l'intermodalità. Ci riferiamo ai rappresentanti degli MTO, a Fercargo in rappresentanza delle ferrovie private, a Mercitalia Intermodal, ai rappresentanti dei terminal, ad Assoferr, ai rappresentanti dell'autotrasporto coinvolti nell'intermodalità (ad es. Anita, Assologistica, Confetra), ai rappresentanti dei caricatori i quali in definitiva sono quelli che determinano i flussi della merce da instradare con l'intermodalità. I soggetti indicati nel DDL generalmente sono solo marginalmente coinvolti nell'attività specifica. Appare pertanto logico chiedersi quale potrebbe essere il loro contributo ,forse, quali disastri potrebbero costruire.
- Tenuto presente che ormai molti degli interporti esistenti hanno un azionariato privato, la disciplina di questi impianti deve essere regolamentata in questo ambito. Pertanto gli assetti funzionali, le eventuali modifiche ed ampliamenti è opportuno che rientrino nel novero del Diritto Privato.
- All'art.6 si evidenziano le risorse che il MIT in un triennio può mettere a disposizione per sviluppo dell'intermodalità. Sarebbe uno scandalo se in questo contesto fossero privilegiati solo alcuni interporti associati all' UIR.. L'intermodalità infatti si sviluppa per la maggior parte in impianti logistici e terminal diversi dagli interporti. Se lo Stato decide di sviluppare l'intermodalità le risorse devono essere assegnate ai soggetti che presentano reali risposdenze precise e non solamente ai soggetti di un ristretto circolo di appartenenza.
- Al comma13 dell'art.8 si evidenzia la possibilità di realizzare Zone Logistiche Semplificate. La precisazione è positiva. L'unico neo è che la Zona è istituita con decreto del MIT previa proposta del Comitato. Considerato quanto prima evidenziato sulla composizione del Comitato non sembra che questo iter sia accettabile.