



## Memoria ASSOFERR

Argomenti trattati durante l'intervento all'audizione informale della IX Commissione Trasporti della Camera sulla proposta di "Legge Quadro in materia di interporti" svoltasi il 20 Ottobre 2020.

- Perché ridurre tutto solo ad infrastrutture definite "interporti"? Non dobbiamo fossilizzarci sulle "definizioni" ma concentrarci piuttosto sulle "funzioni". Nel nostro caso specifico la funzione è quella delle infrastrutture adibite al cambio modale ferro-strada-mare.
- Anche nel cambio modale stiamo attenti a concentrarci anche qui sulle sole definizioni. Quindi per esempio intermodalità non significa automaticamente e solamente traffico combinato, ma anche traffico convenzionale trasbordato.
- Sappiamo bene come in passato una buona parte degli interporti si sono esauriti in mere operazioni immobiliari senza mai un traffico davvero consistente svolto per ferrovia, intermodale o trasbordato che sia.
- **Pertanto nella proposta di legge vanno inseriti non solo gli interporti ma tutte le piattaforme logistiche, terminal di scambio e raccordi ferroviari quindi tutte le infrastrutture che consentono, in efficienza, lo scambio modale.**
- Non dimentichiamo che ci sono interporti che nonostante le cospicue dimensioni realizzano quantitativi di trasporto realmente modesti rispetto per esempio a piattaforme logistiche anche di ridotte dimensioni ma che hanno rotazioni continue.
- Per questa ragione nella definizione di interporto, così come tutte le altre infrastrutture di scambio, deve contemplarsi un impegno formale di svolgere almeno N coppie di treni al giorno, tale cioè da portare davvero una fetta di merci importante dalla strada/mare alla ferrovia.
- Questi interporti potrebbero anche essere di riferimento ad un sistema hub & spoke per il traffico aggregato, coniugando traffico trasbordato e convenzionale caricato presso gli stabilimenti raccordati.
- Non dimentichiamo che durante la prima emergenza COVID-19 molte di queste piattaforme logistiche hanno lavorato abbondantemente sotto le soglie minime di redditività per continuare ad assicurare il supporto logistico di cui il Paese aveva necessariamente bisogno in quel momento. Si pensi alle filiere del food, farmaceutico, ecc.



- Collegato al tema delle infrastrutture c'è ovviamente anche quello degli operatori che operano in queste infrastrutture si pensi quindi a MTO e noleggiatori/detentori di carri che sono rimasti fuori da qualsiasi forma di aiuto invece ricevuto dalle IF e GI. Non considerare anche MTO e noleggiatori/detentori quali soggetti parte a pieno titolo della catena del trasporto ferroviario delle merci pone le inevitabili condizioni per distorsioni importanti di mercato.
- Non aver accettato in questo senso l'emendamento 44 bis all'art. 214 del decreto legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 14 agosto 2020, n. 104 recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia è stato un grave errore a cui deve esser posto urgente rimedio.