



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

Camera dei deputati

IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni

Audizione CNA Fita

Legge quadro in materia di interporti

A.C. 1259

AUDIZIONE

27 Ottobre 2020

SOMMARIO

Pag 2 Premessa

- ☞ “Efficienza del sistema economico sociale – Sicurezza – Qualità ambientale “
- ☞ “Dopo 19 anni ancora non ultimata la rete intermodale – Legge n°57/2001”
- ☞ “Reti TEN –T e colli di bottiglia della viabilità interna”
- ☞ “proposte di ordine generale: intercettare le risorse messe a disposizione per le reti TEN-T”

Pag 6 Legge quadro in materia di interporti : **nel merito - PROPOSTE DI MODIFICA**

- ☞ **Art. 1** - “costante monitoraggio della viabilità di collegamento e promozione di iniziative che garantiscano la regolare circolazione delle merci”
- ☞ **Art. 1** - “gestione in forma imprenditoriale: per vivere di luce propria, progredire e consolidarsi”
- ☞ **Art. 2** - “programmazione: coinvolgimento diretto delle associazioni dell’autotrasporto tramite la loro partecipazione nella composizione del “Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica”
- ☞ **Art. 2** - “prevedere indicazioni per promuovere l’effettiva operatività delle strutture esistenti “
- ☞ **Art. 4** - “comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica: ruolo marginale delle associazioni dell’autotrasporto, incoerente con la gestione imprenditoriale e per questo si ritiene opportuno che facciano parte della sua composizione a tutti gli effetti”
- ☞ **Art. 5** - “contributi per nuovi interventi: subordinato alla compatibilità dell’equilibrio di bilancio **sia** nel caso di nuovi interporti **che** in quello di risorse destinate all’adeguamento strutturale di quelli già operativi” (nella norma in discussione previsto solo in quest’ultimo caso)
- ☞ **Art. 6** - “risorse destinate prioritariamente allo sviluppo degli interporti esistenti”
- ☞ **Art. 6** - “positiva la previsione di un apposito programma di adeguamento della rete RFI agli standard dell’UE in materia di interporti”

Pag 8 Allegati

- ☞ Allegato I = La mappa degli interporti operativi
- ☞ Allegato II = la rete TEN-T in Italia
- ☞ Allegato III = 1.918 opere che necessitano di interventi urgenti
- ☞ Allegato IV = 14.089 opere che necessitano di monitoraggio



Egregio Presidente, Illustri Onorevoli,

desideriamo innanzitutto ringraziarVi per la preziosa opportunità che ci avete concesso nell'invitarci a questa audizione.

Intendiamo pertanto fornire una nostra valutazione nel merito della proposta di "Legge quadro in materia di interporti" (A.C. 1259).

PREMESSA

CNA Fita è nata nel 1974 per tutelare, assistere e rappresentare i propri associati e lo fa ininterrottamente da oltre 40 anni. Da allora rappresenta operatori sia del trasporto persone quanto del trasporto merci. Sono oltre 23 mila le imprese associate nell'autotrasporto di cose per conto di terzi e persone dell'artigianato e della piccola e media impresa e le loro forme organizzate, come consorzi e cooperative. 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 questo intendiamo contribuire alla scrittura di una nuova "Legge quadro in materia di interporti" e con essa perseguire principi sottesi all'implementazione ed allo sviluppo della rete intermodale.

Un aggiornamento della Legge n. 240/90, dopo 30 anni, è necessario per adeguare la norma alle innovazioni dei processi di servizi e gestione, migliorando ed aumentando l'efficienza ed il vantaggio competitivo di uno strumento dirimente per intercettare flussi di merci su bacini di traffico multinazionale ed effettuare la distribuzione non solo in ambito locale o interregionale, ma europeo.

Prima di entrare nel merito dell'articolato dell'atto AC 1259, proponiamo alcune riflessioni di ordine generale.

Le **potenzialità** che gli interporti esprimono sono indubbe e si possono **sintetizzare in tre fattori**:

1. **Efficienza del sistema economico**
2. **Sicurezza**
3. **Qualità ambientale**

EFFICIENZA DEL SISTEMA ECONOMICO SOCIALE

La collocazione ottimale di un interporto, individuata in funzione di collegamenti con viabilità di grande comunicazione, con porti e/o aeroporti, **ottimizza e velocizza il servizio di trasporto**.

Per tale motivo, esso rappresenta un fattore che **aumenta la produttività e diminuisce i costi** dell'industria e delle imprese di produzione in generale.

Si tratta di un elemento di attrazione per nuovi flussi di merce ed un valore aggiunto per il territorio ed il Paese.

SICUREZZA

La possibilità di utilizzare modalità alternative alla gomma offerta dagli interporti di rilevanza nazionale, rappresenta, per le lunghe distanze, un elemento che **aumenta la sicurezza dei trasporti e favorisce la riqualificazione del modello del conducente rendendo questo lavoro meno usurante**.

QUALITÀ AMBIENTALE

L'interporto, con i suoi collegamenti alternativi, **favorisce il trasferimento dalla strada ad altre modalità di trasporto e contribuendo ad un minor impatto ambientale**.

DOPO 19 ANNI NON ANCORA ULTIMATA LA RETE INTERMODALE

Tutto ciò premesso, suscita invece perplessità il fatto che, nonostante da decenni si parli delle potenzialità degli interporti, **l'ultima norma che prevedeva il completamento della rete intermodale del Paese risale oramai a diciannove anni fa** (art. 24, Legge n. 57 del 5 Marzo 2001).

Un ritardo che **distoglie dalla necessità di concentrare gli sforzi per far meglio funzionare quelli esistenti**, sviluppando e valorizzando le loro funzioni in modo tale da evitare che i soldi pubblici siano spesi per realizzare “cattedrali nel deserto”.

RETI TEN-T E COLLI DI BOTTIGLIA DELLA VIABILITÀ INTERNA

Gli attuali 24 interporti di livello nazionale (*allegato I*) che, a parere del MIT, risultano operativi, sono collocati in posizione ottimale in quanto intersecano, sostanzialmente, le 4 reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) che attraversano l'Italia (*allegato II*) e quindi ne potrebbero intercettare e smistare i potenziali flussi di merce.

Sono invece i collegamenti stradali interni che rappresentano una vera e propria “spada di Damocle” che rischia di decapitare le loro potenzialità di attrazione. Per evitare tutto ciò, la proposta di legge in discussione alla Camera dovrebbe fortemente concentrarsi sulle condizioni per migliorare ed efficientare i flussi di collegamento.

È fondamentale che la viabilità di collegamento diretto sia effettivamente adeguata al livello delle infrastrutture.

Va quindi favorita ed accelerata la messa in sicurezza di tutte le infrastrutture viarie che permettono di raggiungere gli interporti e che, in base al monitoraggio predisposto e diffuso nell'anno 2018 dall'Unione delle Province d'Italia (UPI), rappresentano 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** sono 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** sono le opere da sottoporre ad indagini tecnico-diagnostiche per un impegno di spesa di circa 566 milioni di euro.

La distribuzione nel Paese (*allegati III – IV*) di queste criticità relative alla viabilità stradale, è **tale da interessare tutti gli interporti attualmente esistenti, favorendone il collasso.**

PROPOSTE DI ORDINE GENERALE

La legge quadro in materia di interporti in esame, dovrebbe prevedere un impegno specifico per intercettare le risorse della programmazione europea e, in particolare, quelle relative alle **reti Trans europee (TEN - T)** che, **entro il 2030** (per la parte che riguarda la rete “Core”) ed **il 2050** (per la parte che attiene alla rete “Comprehensive”), **chiudono i rubinetti delle risorse a loro dedicate.**

Le risorse messe a disposizione dall’UE, hanno come obiettivo, tra l’altro, quello di proporre **progetti di interesse comune** che contribuiscano a **migliorare i collegamenti interni per via d’acqua, ferroviari e stradali.**

Pertanto, il provvedimento in discussione, oltre alla coerenza con le reti Ten-T, prevista all’articolo 3, dovrebbe, in qualche maniera, **favorire la presentazioni di progetti “classificati di interesse comune”** che, utilizzando apposite risorse, **contribuiscano anche a migliorare i collegamenti esistenti, nonché a realizzarne di nuovi, rendendo più fluido, sostenibile ed efficiente il trasporto merci intermodale.**

“LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI”: NEL MERITO

Conveniamo sulle **finalità** previste **nell’articolo 1** (favorire l’intermodalità, migliorare ed incrementare l’efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto, sostenere la realizzazione dei corridoi interni che costituiscono l’asse portante delle Reti Transeuropee), ma riteniamo che l’efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto , in una prospettiva di sviluppo e di connessione tra le reti infrastrutturali in ambito nazionale ed europeo, passi necessariamente, come detto in premessa, attraverso una costante attenzione alla viabilità di collegamento.

Per tale motivo, crediamo che la proposta di legge in oggetto dovrebbe essere **più puntuale, prevedendo il monitoraggio della viabilità di collegamento e la promozione di iniziative che garantiscano la regolare circolazione delle merci.**

Riteniamo condivisibile che sia espressamente prevista la **“gestione in forma imprenditoriale”** (art. 1, comma 4), perché essa rappresenta l’imprescindibile premessa affinché queste strutture possano vivere di luce propria, possano progredire e consolidarsi:

Nuova definizione di Interporto = *“il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, **gestito in forma imprenditoriale** (non presente nella L. n. 240/1990) al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto **con l’obiettivo di accrescere l’intermodalità e l’efficienza dei flussi logistici** (non presente nella L. n. 240/1990), in ogni caso comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione “*

Proprio per tale motivo, nella **programmazione degli interporti** (art.2), **si ritiene necessario un coinvolgimento diretto delle associazioni dell’autotrasporto maggiormente rappresentative a livello nazionale, inserendole, quali componenti effettive, nel Comitato nazionale per l’intermodalità e la logistica.**

Inoltre, sempre all’art. 2, a nostro avviso, la norma dovrebbe, oltre alla programmazione degli interporti, **ricercare e contenere le indicazioni utili per promuovere l’effettiva operatività delle strutture esistenti.**

Accogliamo con favore, come previsto **all'articolo 4**, la previsione di un **“Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica”** a nostro parere utile per indirizzare, programmare e coordinare le iniziative inerenti lo sviluppo degli interporti.

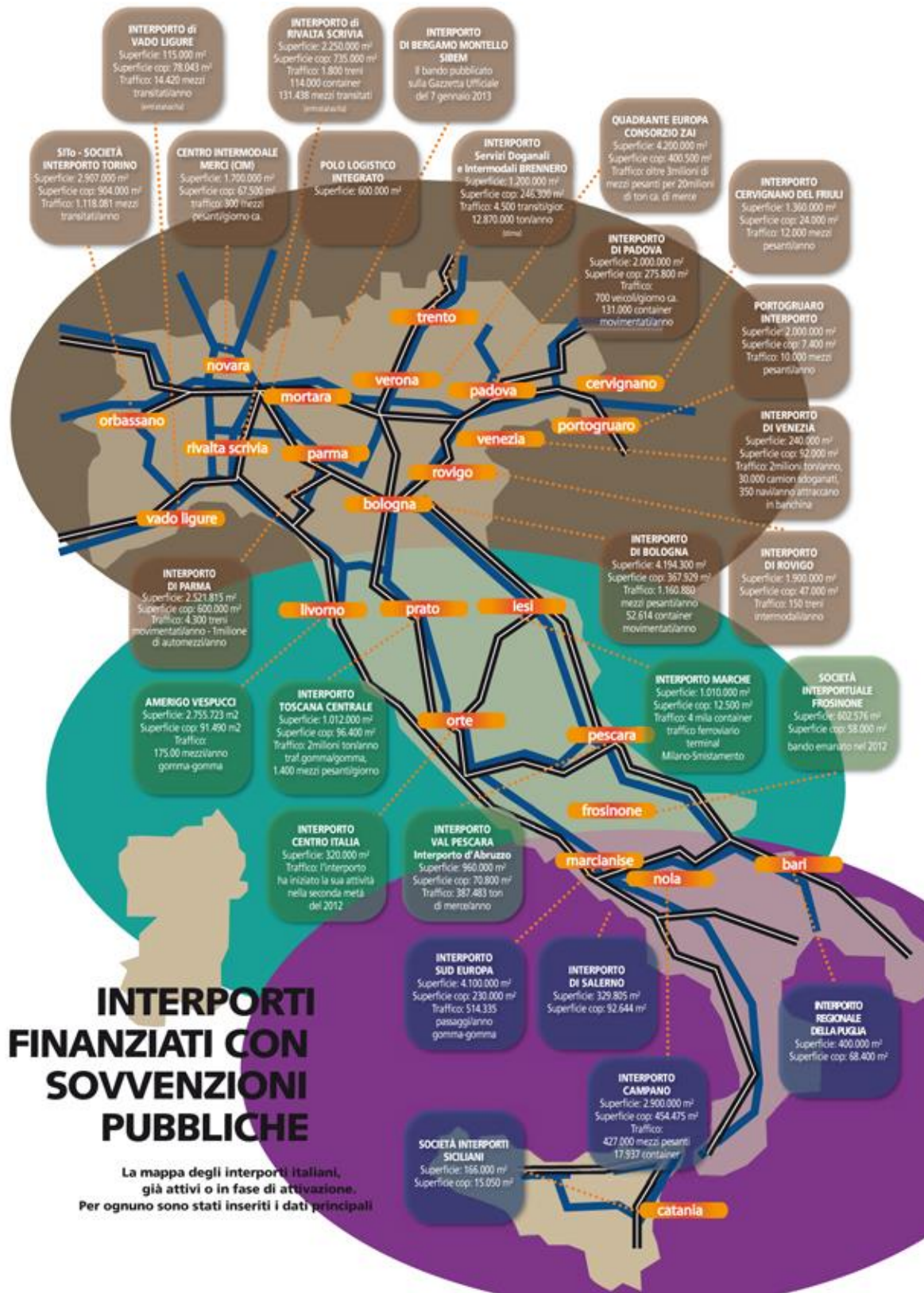
Nella composizione del suddetto Comitato, **segnaliamo con rammarico che non sono contemplate le associazioni dell'autotrasporto**; la loro partecipazione è prevista soltanto quale invito a partecipare senza diritto di voto; tutto ciò appare veramente **riduttivo ed incoerente con la “gestione in forma imprenditoriale” prevista al comma 4, dell'art. 1.**

Condividiamo che la gestione degli interporti rientri nel regime del diritto privato, come previsto **nell'art. 5** ma, proprio per questo, crediamo che il **contributo per altri interventi, debba essere subordinato alla compatibilità dell'equilibrio del loro bilancio** e ciò **sia** in caso di nuovi interporti **che in caso** di destinazione di risorse all'adeguamento strutturale di quelli già operativi (nell'attuale stesura della norma è previsto solo in quest'ultimo caso).

In merito **all'articolo 6**, le risorse ivi previste, dovrebbero essere **destinate prioritariamente allo sviluppo degli interporti esistenti.**

Positiva è la previsione di un **apposito programma di adeguamento della rete RFI a sagoma, funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali.** Uno degli **strumenti fondamentali affinché l'attività degli interporti sia coerente con le loro finalità**, è proprio il **collegamento ferroviario; pertanto, va promosso e velocizzato l'adeguamento di RFI agli standard dell'UE in materia di interporti.**

Allegato I



La Rete TEN-T in Italia

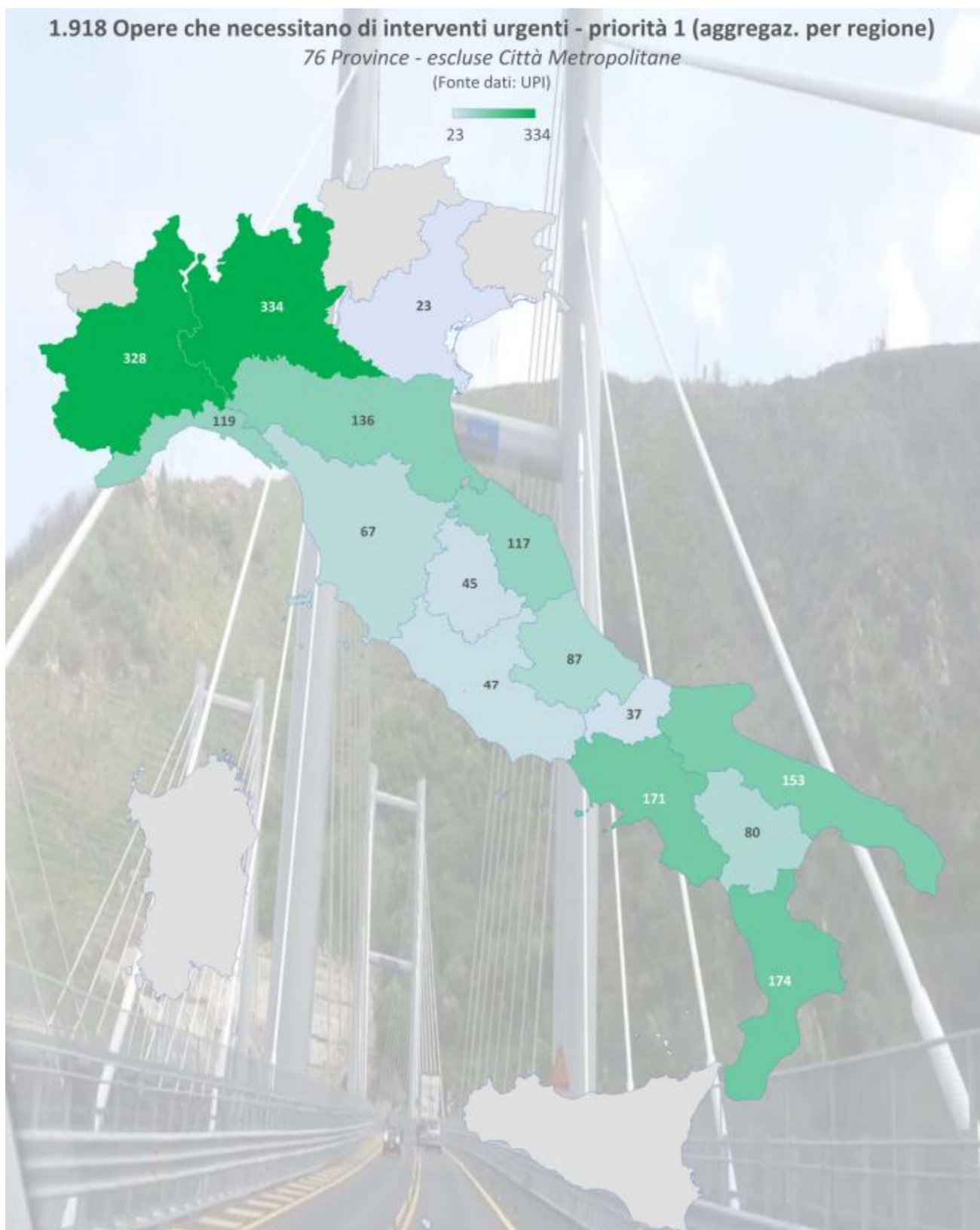
- ① Corridoio Baltico - Adriatico
- ③ Corridoio Mediterraneo
- ⑤ Corridoio Scandinavia-Mediterraneo
- ⑥ Corridoio Reno-Alpi

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 III



Allegato IV





