

Audizione RFI del 2 dicembre 2020 presso la IX Commissione della Camera dei Deputati

Oggetto: Esame della Proposta di Legge C 1259 recante “legge quadro in materia di Interporti

La bozza della nuova Legge Quadro in materia di Interporti interviene in un settore dalle notevoli prospettive di sviluppo, attesa la volontà dell’Unione Europea e degli Stati membri di incentivare la diversione modale dalla gomma al ferro, in un’ottica di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

RFI viene esplicitamente richiamata al **comma 6 dell’art.6**, laddove si prevede un apposito programma di adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale approvato dal MIT, in realtà detto programma di portata più ampia che riguarda l’adeguamento prestazionale della rete (Infrastruttura Ferroviaria Nazionale) e la connessione con i principali terminal merci è già inserito nel Contratto di Programma MIT/RFI 2017÷2021 e sarà confermato nel CdP del nuovo quinquennio 2022÷2026, ed al **comma 7 dell’art.6** laddove si prevedono contratti tra RFI ed i Gestori degli Interporti (in forma singola o aggregata) per l’attuazione degli adeguamenti previsti (prevalentemente adeguamenti a STI, ma non solo).

Nello specifico:

- **Art 6.6.** *Per la modalità secondo le quali Rete Ferroviaria Italiana provvede all’adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale mediante un apposito programma, approvato dal MIT su proposta del Comitato nazionale per l’intermodalità e della logistica, occorre far presente che il Gestore dell’Infrastruttura relativamente agli interventi che riguardano i servizi a pacchetto minimo di accesso sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale opera nell’ambito del contratto di programma parte investimenti siglato con il MIT e che le modalità di realizzazione per la connessione alla rete sono state definite dalla delibera 130/2019 dell’ART, poi recepite nelle DICC.*
- **Art 6.7 a) e b).** *Non risultano chiare la natura del contratto e le prestazioni che RFI dovrebbe assumere nello stesso. Il tutto, come al punto precedente, per gli adeguamenti a sagoma, modulo e peso assiale, riferibili per servizi a pacchetto minimo di accesso, trovano piena attuazione nell’ambito del contratto di programma parte investimenti. Per funzionalità e dimensioni dei moduli dei terminal ferroviari interportuali, lett. b), essendo questi destinati ad attività di carico e scarico ed handling sono da considerarsi impianti extra pacchetto minimo di accesso e come tali prerogativa del soggetto proponente, come previsto dalla*

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma —

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





delibera 130/2019 dell'ART e dalle DICC. Nel caso invece dovessero rendersi necessari degli interventi nella stazione deputata all'arrivo ed alla partenza dei treni, quindi per servizi del pacchetto minimo di accesso, questi sarebbero come per gli adeguamenti di cui alla lett. a) riferibili al contratto di programma parte investimenti.

Considerato l'attuale quadro regolatorio e legislativo, secondo il D.lgs 112/2015 il Gestore dell'Infrastruttura potrebbe siglare con gli enti gestori degli interporti degli accordi quadro, art. 22, per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio. L'accordo quadro non prevedrebbe la specificazione in dettaglio delle tracce orario, ma la definizione degli obiettivi rispondenti alle legittime esigenze commerciali del richiedente.

In relazione alla rete TEN-T, sarebbe opportuno suggerire la collocazione preferenziale degli interporti all'interno della rete core, potendo in tal modo sfruttare gli adeguamenti prestazionali pianificati entro il 2030, riportati nel Piano Commerciale di RFI. Inoltre, è opportuno che il reticolo sia reso coerente con l'insieme dei nodi core e comprehensive, con particolare riferimento ai terminal ferroviari-stradali che costituiscono uno degli elementi della stessa rete TEN-T.

In generale, per quanto riguarda l'ambito ferroviario, si ritiene che la proposta di legge debba tenere in debita considerazione l'attuale contesto normativo e regolatorio.

La modalità con la quale il Gestore dell'Infrastruttura attua il programma degli investimenti sulla rete avviene tramite il Contratto di Programma stipulato con il MIT e la cui istituzione è prevista dall'atto di concessione cui DM 138 T del 31 ottobre 2000.

Relativamente all'accesso alla rete, ivi compresi gli impianti per il servizio merci, il quadro normativo regolamentare è costituito dal D.lgs 112/2015, art. 13, e dalla delibera ART 130/2019. Nel recepire la Direttiva 2012/34, il D.lgs 112/2015 ha previsto che il GI sia obbligato a garantire a tutte le IF cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso, la fornitura dei soli servizi costituenti il pacchetto minimo d'accesso (PMdA). Per tutti gli altri servizi elencati ai commi 2, 9 e 11, c.d. servizi extra PMdA, qualificato all'erogazione è l'operatore di impianto, tale figura non necessariamente coincide con il GI.

Per gli standard comunitari e le priorità di intervento sulla rete il quadro di riferimento è costituito dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del 11 dicembre 2015. A tale proposito e con riguardo agli incrementi prestazionali l'impegno del gestore è focalizzato sui tratti di rete appartenenti ai corridoi TEN-T.

Si coglie l'occasione per alcune riflessioni anche sulle parti non espressamente di competenza.



All'art. 2 si prevede l'adozione di un Piano Generale per l'Intermodalità approvato dal MIT, con la preventiva ricognizione degli interporti esistenti e/o in via di realizzazione, dopo consultazione delle competenti Commissioni Parlamentari.

La pianificazione dello sviluppo della rete interportuale inquadrata in un processo che prevede diversi passaggi valutativi e decisionali potrebbe introdurre un irrigidimento in un settore come il trasporto e la logistica delle merci, che vive di opportunità a volte quotidiane e che necessitano di estrema rapidità di decisione e flessibilità nelle scelte (ad esempio, la decisione di investire nella realizzazione di un interporto potrebbe non essere compatibile con i tempi di una revisione periodica di un Piano Generale, della cui pur logica necessità non si fa cenno nel testo di proposta di legge, e indirizzare i finanziamenti privati altrove).

Sempre all'art. 2 si prevede la costituzione di un Comitato nazionale per l'Intermodalità e la Logistica, presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, ecc., e costituito (**art.4**), come membri di diritto, dal Presidente dell'Unione Interporti riuniti, dai Presidenti delle Regioni territorialmente interessate nonché dai Presidenti degli Interporti relativi.

C'è da rilevare che la presenza del Presidente dell'Unione Interporti riuniti e degli Interporti con diritto di voto potrebbe introdurre, in caso di esame di nuove realizzazioni interportuali, elementi di rischio di conflitto di interessi e di protezionismo contro nuovi soggetti investitori vissuti come potenziali concorrenti, elemento questo che potrebbe collidere con il requisito di indipendenza di giudizio.

*È necessario considerare inoltre **l'esistenza del Partenariato per la logistica e i trasporti**. Tale Organismo istituito con Decreto MIT n. 40 del 13.02.2018, in attuazione della Legge di Bilancio 2018, svolge attività propositiva, di studio, monitoraggio e consulenza al MIT per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti ed è articolato in specifici Tavoli di approfondimento tra i quali, pertanto, in un'ottica di efficienza e non duplicazione dell'attività amministrativa, potrebbe prevederne uno appositamente dedicato alle tematiche di cui dovrebbe occuparsi il Comitato di cui la PdL propone l'istituzione. Ad ogni modo qualora dovesse mantenersi tale impostazione **sarebbe auspicabile la presenza in seno al Comitato di un rappresentante di RFI, alla stregua di quanto previsto all'art. 2 comma 2 del Decreto istitutivo del Partenariato.***

Si rileva altresì come in una materia così delicata non sia previsto, in nessuna fase, il coinvolgimento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'ultima notazione riguarda **l'art.3** "Condizioni per l'individuazione degli Interporti".

Non appare condivisibile la formulazione dei punti b), c), d) del comma 1.

In tali punti si stabilisce che le condizioni che deve soddisfare un nuovo interporto in termini di "sussistenza congiunta, cioè contemporanea, sono: la presenza di collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione, la presenza di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria, la presenza di adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto o un aeroporto.



Appare evidente che l'applicazione letterale della norma renderebbe impossibile qualunque nuova realizzazione; la formulazione più corretta dovrebbe fare riferimento al **"progetto di un nuovo interporto"**, che invece vincolerebbe l'approvazione di un progetto alla previsione di dotare il nuovo interporto dei collegamenti mancanti, rendendo così più consapevole la valutazione della garanzia dell'adeguata "sostenibilità finanziaria delle attività" previste al **punto g) del citato comma 1 art. 3.**

Questa formulazione rende peraltro coerente **il comma 1 dell'art. 3 con il successivo comma 2**, dove nel definire le ulteriori caratteristiche che un nuovo interporto deve avere, si fa esplicito riferimento al **progetto.**

Sempre relativamente **all'articolo 3** si evidenziano inoltre:

- **Art 3.1.c). omissis "rete ferroviaria prioritaria"**. La definizione di rete ferroviaria prioritaria non è una definizione di comune utilizzo e come tale destare interpretazioni non univoche. **A tale proposito sarebbe più opportuno riferirsi ai tratti di rete core e comprehensive dei corridoi TEN-T, accezioni ampiamente utilizzate nel piano commerciale di RFI.**
- **Art 3.2.a).** In relazione alla necessità di prevedere per un nuovo interporto un terminal ferroviario, inteso come impianto all'interno del quale vengono effettuate attività di carico, scarico e di handling, **preme precisare che le modalità di realizzazione e di utilizzo dello stesso sono delineate dalla delibera ART n. 130/2019.** Sulla base di detta delibera il Gestore dell'Infrastruttura ha emanato le Disposizioni, Istruzioni e clausole contrattuali per la costruzione ed esercizio di raccordi con stabilimenti industriali e assimilati (DICC). Tutti i nuovi allacci alla rete devono riferirsi e queste disposizioni ed al relativo schema contrattuale. Questa documentazione è consultabile sul Prospetto Informativo della Rete (PIR) e sul sito web di RFI.
- **Art 3.2** Si propone di inserire tra i requisiti per il progetto di un nuovo interporto la **definizione dei traffici che saranno generati in termini di relazioni e modello di esercizio.**