



Camera dei Deputati

XVIII Legislatura

IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Documento di Osservazioni

A.C. 1259

Legge quadro in materia di Interporti

Roma, 2 dicembre 2020

Premessa

Confartigianato Imprese ritiene opportuno, in premessa, sottolineare come la proposta di legge in esame costituisca un importante ed atteso intervento che va nella giusta direzione di riformare il quadro regolatorio e di modernizzare l'organizzazione e la gestione di uno dei nodi fondamentali della catena infrastrutturale e logistica del nostro paese: gli interporti.

Sempre in premessa, inoltre, ricordiamo che, al suo interno, Confartigianato organizza gli operatori del trasporto e della logistica nell'ambito di Confartigianato Trasporti, l'organizzazione di categoria settoriale più rappresentativa di artigiani e piccole e medie imprese di autotrasporto e logistica in Italia.

Nel merito, è noto, infatti, che gli interporti costituiscono, nel loro insieme, una delle infrastrutture fondamentali per il Sistema nazionale dei trasporti ed in specie per assicurare a tale sistema la necessaria flessibilità, attraverso il collegamento dei vari sistemi trasportistici e la caratteristica della intermodalità.

Per quanto riguarda gli interporti bisogna sottolineare che gli stessi sono stati un punto di riferimento cruciale per lo smistamento delle merci ed è per questo che, oggi più che mai, l'Italia deve essere al passo con gli altri Paesi europei per evitare che il flusso delle merci vada in direzione di altri scali più competitivi del Nord Europa quale, il più importante, quello di Rotterdam.

Ecco perché, a nostro avviso, risulta necessario intervenire sulle criticità che in grande misura la proposta oggetto d'esame coglie: attuare in maniera significativa la pianificazione infrastrutturale di interconnessione contenuta nei programmi governativi, da ultimo Italia Veloce, col fine di:

- modernizzare e potenziare la rete interportuale italiana;
- attuare una seria attività di sburocratizzazione e rimozione dei colli di bottiglia rappresentati dai tanti impedimenti amministrativi che minano ed ostacolano la flessibilità necessaria ad un efficace ed efficiente trasporto delle merci.

Per queste ragioni di fondo, Confartigianato esprime un parere favorevole sull'impianto complessivo del provvedimento, soprattutto in ragione della manifesta volontà del legislatore di metter mano, attualizzandola, ad una normativa risalente ormai a 30 anni fa. Le profonde trasformazioni intervenute nel settore della logistica rendono opportuna una rivisitazione dell'architettura istituzionale anche in questo comparto.

La richiamata sostenibilità economica degli interporti e lo sviluppo della intermodalità sono questioni strettamente connesse e per questo è necessario da un lato mettere in condizione gli interporti di raggiungere una massa critica, sia in termini di concentrazione di merci, sia in termini di presenza di operatori logistici ed industriali all'interno delle aree di insediamento interportuale; dall'altro di evitare la proliferazione di piattaforme logistiche in aree limitrofe agli interporti. Tutto ciò per evitare una improduttiva e dannosa concorrenza tra interporti e piattaforme logistiche limitrofe.

In previsione di ciò auspichiamo che, con l'approvazione della proposta di legge, si perseguano gli obiettivi prioritari delineati:

- favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici,
- sostenere la realizzazione coordinata dei corridoi intermodali,
- contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica.

Le potenzialità che gli interporti esprimono sono indubbe e si esplicano soprattutto su due elementi fondamentali: l'efficienza del sistema economico-produttivo e l'intermodalità con i conseguenti benefici su sicurezza e qualità ambientale.

Per il primo elemento risulta strategica la collocazione ottimale di un interporto purché individuata in funzione di collegamenti con viabilità di grande comunicazione, con porti e/o aeroporti al fine di ottimizzare e velocizzare il servizio di trasporto. Pertanto, ciò rappresenta un volano di produttività che diminuisce i costi dell'industria e della produzione in generale. Risulta così un fattore eccezionale di attrazione per nuovi flussi di merce ed un valore aggiunto per il territorio ed il Paese.

Perciò che attiene all'intermodalità risulta evidente che la possibilità di utilizzare modalità alternative alla gomma offerta dagli interporti di rilevanza nazionale, rappresenta per le lunghe distanze uno strumento che ha positivi effetti sulla sicurezza dei trasporti che ne risulterebbe aumentata, favorendo d'altro canto una diversa impostazione oraria del lavoro del conducente autista con indubbi risvolti dal punto di vista sociale.

Così come ne gioverebbe la qualità dell'ambiente poiché l'interporto, con i suoi collegamenti alternativi, favorisce il trasferimento dalla strada ad altre modalità di trasporto contribuendo ad un minor impatto ambientale.

Nel merito del provvedimento, di seguito le nostre osservazioni:

Articolo 1 comma 4 – Definizioni

È utile legare la consueta definizione geografica di interporto con il concetto di soggetto gestore, per meglio individuare gli Interporti di rilevanza nazionale da un semplice centro intermodale

Articolo 4 - Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica

Si accoglie con favore la previsione di tale Comitato che potrà svolgere compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di azioni per lo sviluppo degli interporti. Ma allo stesso tempo si fa notare che ponendosi col provvedimento in esame le condizioni per una efficace integrazione tra sistema portuale e sistema interportuale, in un'ottica di semplificazione, è opportuno costituire il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica nell'ambito della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale ex articolo 11 Legge 84/94, istituita presso il MIT.

Rispetto alla composizione del suddetto Comitato, si evidenzia che non sono contemplate le associazioni dell'autotrasporto; la loro partecipazione è prevista soltanto quale invito a partecipare senza diritto di voto. Un ruolo attivo delle Associazioni maggiormente rappresentative dell'autotrasporto è essenziale per accompagnare e favorire le politiche dell'intermodalità tra gli operatori di categoria, accrescendo altresì la consapevolezza delle esigenze di coloro i quali sono i veri fruitori di tali strutture interportuali.

Articolo 7 - Disposizioni finanziarie

Esprimiamo netta contrarietà rispetto all'ultimo articolo della proposta in base al quale i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti sarebbero finanziati tramite riduzione di risorse stanziare per l'autotrasporto. Chiediamo di rivedere tale aspetto e che in generale sulla copertura finanziaria si proceda con la dovuta cautela con particolare attenzione verso la filiera del trasporto e logistica oggi ancor più esposta nella drammatica fase che stiamo attraversando.