



## **UIR/Riforma legislativa degli Interporti.**

La UIR, in occasione del Convegno “Interporti al Centro” dell’8 aprile a Padova ha chiesto al Governo la revisione della Legge 240/90 sugli interporti, ritenuta dopo più di trenta anni dalla sua adozione non più in linea con le esigenze del mercato.

È in atto, da tempo, un’interlocuzione di UIR con il Governo e con il Parlamento, relativamente alla necessaria riforma legislativa degli Interporti, che può svecchiare l’impianto normativo della Legge 240/90, che ha ormai superato i trent’anni. Oggi, quindi, deve essere il punto di partenza di un importante percorso partecipativo che coinvolga non solo la pubblica amministrazione competente, ma anche settore ferroviario, portuale e dell’autotrasporto, con l’obiettivo di fare squadra per raggiungere gli obiettivi di una crescita economica sostenibile del trasporto delle merci prodotte dalle aziende italiane.

In particolare, sono necessari una serie di interventi coordinati, sia in termini infrastrutturali. Come ad esempio:

- Lo sviluppo infrastrutturale coordinato tra la rete ferroviaria e i nodi interportuali e portuali, con l’allungamento del modulo a 750m sia in linea che nei nodi (il potenziamento delle linee senza il contestuale adattamento dei nodi è un costo inutile), e l’incremento di portata delle linee, almeno quelle principali, a 2.000 tonnellate e con il peso assiale di 22,5 tonnellate.
- L’adozione della sagoma P400 per il trasporto dei semirimorchi e la risoluzione dei colli di bottiglia principali.
- L’investimento in macchinari per incrementare la capacità di handling e di manovra nei nodi, anche grazie ai Bandi PNRR
- Il potenziamento delle relazioni ferroviarie tra porti e interporti sfruttando le aree a disposizione negli interporti per “allungare la banchina” o sfruttando il network di collegamenti già esistente negli interporti.
- Il completamento dei Corridoi doganali per liberare velocemente le aree di banchina e sfruttare gli interporti per la vicinanza alle aree di destinazione finali delle merci.

In tale prospettiva, UIR punta anche sul nuovo Piano Generale dei Trasporti, in fase di redazione presso il MIMS. L’auspicio è che possa tenere conto degli interporti come nodi prioritari della rete terrestre al servizio del Paese. Nella fattispecie, UIR ha anche realizzato un Position Paper (in collaborazione con Nomisma Energia), con il quale intende focalizzare l’attenzione sul ruolo degli interporti quali sicuri canali prioritari per la transizione ecologica e digitale, mediante otto ambiti d’azione:

1. Interporti protagonisti dell’intermodalità
2. Interporti hub energetici
3. Interporti efficienti
4. Interporti resilienti

5. Interporti frontiera tecnologica del trasporto merci
6. Interporti comunità energetiche e di decarbonizzazione
7. Interporti cittadelle della formazione tecnico – scientifica
8. Interporti sicuri

Un documento nel quale emergono le strategie, gli obiettivi, gli interventi e le misure che gli interporti italiani stanno o prospettano di conseguire per soddisfare i target europei e nazionali sulla decarbonizzazione, la transizione energetica e la sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

La rete degli interporti italiani è una rete infrastrutturale, un unicum positivo del sistema Italia, capace, di facilitare lo scambio nord-sud del paese e complessivamente di facilitarne le fondamentali politiche di sviluppo.

Gli **interporti italiani** formano una rete di **26 complessi organizzati**, collocati sui **corridoi core europei**

Caratteristiche della rete intermodale

- **200 aziende insediate**
- **32 milioni di mq di servizi logistici**
- **Tre milioni di mq di terminal intermodali**
- **Cinque milioni di mq di magazzini**

Numeri del traffico 2020

- **Oltre 50.000 treni intermodali movimentati**
- **Traffico intermodale complessivo di oltre 1.200.000 UTI**
- **Merci movimentate per oltre 70 milioni di tonnellate**
- **Transito medio di 25.000 mezzi pesanti al giorno (ingresso / uscita)**

**FONTE: UIR**