

Gli interporti italiani al bivio dello sviluppo

di Franco Tanel

Iriequilibri modale del trasporto merci una maggiore efficienza della catenalogistica passano attraverso gli interporti. Queste strutture, che anche la proposta di legge di riforma del settore descrive come complessi di infrastrutture che operano «per favorire la mobilità delle merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e migliorare la logistica», svolgono attività tipiche sia dei terminal ferroviari che dei centri di distribuzione. La legge di riforma, attesa da anni dal settore (il testo è oggi fermo in Senato dopo essere stato approvato dalla Camera), dovrebbe introdurre nuove regole di governance e fornire al settore strumenti adeguati, anche alla luce degli indirizzi e delle iniziative dell'Unione Europea nel settore dei trasporti e dell'intermodalità; si punta a migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto, razionalizzare i flussi sul territorio e contribuire al contenimento dell'impatto ambientale, grazie anche allo sviluppo del trasporto intermodale.

Oggiono 24 gli interporti aderenti a Unione interporti riuniti (Uir, l'associazione di riferimento): 14 al Nord, 5 al Centro e 5 al Sud, con una dotazione di aree infrastrutturate di quasi 22 milioni di metri quadrati, ai quali si aggiungono altri 10 milioni di mq già disponibili per la crescita. Numeri rilevanti, in una situazione in cui convivono strutture di eccellenza e altre marginali, tutte alle prese con problematiche e vincoli di sistema, noti da tempo, ma ad oggi ancora non risolti.

Se la locazione di magazzini è fondamentale per il sostentamento economico delle società del settore, quello che fa la differenza per il Paese è la presenza e soprattutto la funzionalità dei terminal ferroviari e intermodali.

Tre interporti (Quadrante Europa di Verona, Cim di Novara e Interporto Padova) da soli movimentano oltre il 70% dei circa 1,9 milioni di Teu (misura standard di volume nel trasporto di container) complessivi a livello nazionale. Seguono a ruota Interporto Bolo-

gna e Rivalta Scrivia (nei pressi di Alessandria). Il traffico si concentra quindi in pochi interporti, ben organizzati e collocati in posizioni strategiche, e stenta a decollare altrove. In questo scenario, secondo Uir, non ha logica immaginare di realizzare nuovi interporti e semmai gli sforzi vanno concentrati per mantenere all'avanguardia le eccellenze esistenti e sviluppare le attività degli altri.

Uir sottolinea alcuni aspetti importanti: gli interporti si stanno dotando di binari a modulo europeo da 750 metri, ma Rfi deve fare subito lo stesso almeno sui corridoi fondamentali che collegano ogni interporto, pena l'inutilità dell'investimento. Bisogna poi rendere più efficiente ed economica la manovra dei treni in accesso e uscita nei terminal e nei porti, adeguare le sagome delle gallerie ai trasporti intermodali lungo le principali dorsali nazionali. E ancora, sempre secondo Uir, va estesa l'introduzione di «corridoi doganali» ferroviari tra i porti e gli interporti, e reso strutturale un sistema di incentivi come quello del ferrobonus.

Uir indica anche due questioni legate alla gestione: il pesantissimo fardello dell'Imu per gli interporti che hanno magazzini dati in locazione e la necessità di prorogare il meccanismo del super-ammortamento almeno al 2017, dato che gli investimenti comportano procedure piuttosto lunghe.

Investimenti e progetti del resto non mancano. Quadrante Europa pianifica di investire 40 milioni per arrivare preparato all'apertura del tunnel del Brennero, nel 2026. Interporto Padova, anche grazie a un cofinanziamento Ue attraverso i bandi Cef («Connecting Europe facility»), sta già installando 4 gru a portale elettriche nel proprio terminal intermodale. Un investimento complessivo di circa 20 milioni che raddoppia le capacità operative. Interporto Bologna ha sottoscritto un accordo di collaborazione, insieme a Cim di Novara, con Interporto Sud Europa di Marcianise-Maddaloni per sviluppare il traffico intermodale sull'asse nord-sud, che comprende anche l'integrazione e la standardizzazione delle procedure Ict.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

