

«Interporti strategici per la logistica ma più raccordi con i porti»

Gasparato (Uir): urgente completare la riforma della legge 240, che risale al 1990

M.Mor.



Polo logistico. Un'immagine dell'interporto di Padova

La rete nazionale degli interporti, in tutto sono 26, è strategica per la logistica in Italia, ma vanno potenziati i collegamenti ferroviari tra interporti (porti interni) e porti marittimi. Lo dice Matteo Gasparato, presidente dell'interporto Quadrante Europa di Verona, tra i principali in Italia con Bari, Bologna, Cervignano, Marcianise, Nola, Orbassano, Padova, Parma, Pordenone, Rivalta Scrivia (in rigoroso ordine alfabetico). Gasparato è stato appena riconfermato all'unanimità, per il prossimo triennio, alla guida dell'Unione degli interporti riuniti (Uir), l'associazione nazionale degli interporti. Sono stati anche nominati i vicepresidenti Gianpaolo Serpagli (Parma) vicario, Tiziana Maiori (Cervignano), Antonio Napolitano (Prato), Brigida Alaimo (Interporti Siciliani), Franco Pasqualetti (Padova).

Gli interporti sono quei luoghi dove avviene plasticamente l'incrocio tra due distinte modalità di trasporto: quella stradale e quella ferroviaria, con il trasbordo dei container dal camion al treno e viceversa. Gli interporti rappresentano il fulcro dell'intermodalità, cioè del trasporto combinato.

Dice Gasparato: «Pensiamo che il sistema degli interporti italiani abbia un ruolo strategico per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano. Per questo sarà necessario che venga garantita la loro funzione di infrastrutture di interesse

pubblico». Una delle azioni principali della Uir nei prossimi mesi sarà il completamento del percorso legislativo di riforma della legge 240, la legge sugli interporti, che risale al lontano 1990. Continua Gasparato: «Siamo fortemente contrari alla nascita di nuove strutture che non rientrino in una programmazione nazionale ed europea e che non diano un contributo alla razionalizzazione del traffico merci nel nostro Paese, ma rappresentino un incomprensibile consumo di suolo, talvolta ispirato da logiche che non hanno nulla a che vedere con i flussi delle merci».

Tra gli obiettivi futuri della Uir, ci sono lo sviluppo di efficienti collegamenti tra interporti e porti marittimi, ancora oggi insufficienti, ma anche la semplificazione amministrativa e fiscale per le società di gestione interportuale. La questione portuale è cruciale, perché solo un'azione coordinata tra porti marittimi e interporti permetterà al sistema logistico italiano il tanto agognato recupero di traffico rispetto al Nord Europa. Per centrare questo risultato è indispensabile potenziare i raccordi, soprattutto quelli ferroviari, tra porti e interporti, come nel caso di Livorno, dove è in corso la costruzione di un collegamento ferroviario diretto per i treni merci tra il porto labronico e l'interporto di Guasticce. Gli interporti sono particolarmente utili per quelle imprese che non dispongono di un raccordo ferroviario interno ai propri stabilimenti e quindi sono costrette a spedire le merci solo con i camion, mentre invece, soprattutto per le distanze superiori ai 300 chilometri, il treno può rappresentare una valida alternativa. Per queste imprese, la sola possibilità di utilizzare la ferrovia è rappresentata da un interporto. Dice ancora Gasparato: «Gli interporti sono attori protagonisti della transizione energetica per raggiungere i target nazionali sulla decarbonizzazione e favoriscono lo sviluppo dell'intermodalità, con i benefici di efficientamento energetico che ne derivano».

Qualche numero: la rete nazionale degli interporti dispone di circa 43 milioni di metri quadrati di aree. Tra queste: 32 milioni di metri quadrati sono dedicati ai servizi logistici; 3 milioni riservati ai terminal e 5 milioni ai magazzini. Negli interporti italiani operano 1.200 aziende di trasporto con oltre 20mila addetti. Circa 65 milioni sono le tonnellate di merci movimentate all'anno, con circa 50mila treni e 25mila mezzi pesanti partiti-arrivati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA