



# **LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI**

**Audizione IX Commissione Trasporti  
della Camera dei Deputati**

*Memoria scritta*

Roma, 20 ottobre 2020

La **CONFETRA** – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica – rappresenta le categorie imprenditoriali operanti nei settori della logistica e del trasporto merci (dagli spedizionieri ai terminalisti portuali, dagli operatori ferroviari merci agli autotrasportatori e ancora corrieri, doganalisti, interporti, operatori del cargo aereo, magazzini logistici, ecc.). Una lunghissima e complessa catena d'impresе, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import-export, tanto ai consumatori finali (cittadini e famiglie) quanto alle aziende produttrici di ogni comparto (dalla siderurgia all'agricoltura).

Un settore, quello della logistica, che comprende quasi 100 mila imprese in Italia (con 1,5 milioni di addetti), imprese che producono ogni anno circa 85 miliardi di fatturato, pari al 9% del PIL.

In questi mesi sono stati sotto gli occhi di tutti gli sforzi che il settore ha sostenuto durante il lockdown ma, seppure con grandi difficoltà, il sistema della circolazione delle merci ha tenuto grazie a tutti gli attori della logistica che hanno continuato a garantire la loro operatività. In particolare per quanto riguarda gli interporti bisogna dire che gli stessi sono stati un punto di riferimento importante 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 viaggi verso Rotterdam e altri scali più competitivi del Nord Europa obiettivamente più attrezzati dei nostri.

A tal fine è fondamentale intervenire su alcune criticità che in diverse sedi abbiamo già evidenziato e che riguardano anche la proposta in esame: la necessità di **accelerare l'attuazione della pianificazione infrastrutturale** contenuta in *Connettere l'Italia* e poi in *Italia Veloce*, in particolare **modernizzare la rete interportuale** oggi efficiente ma che potenzialmente potrebbe esserlo molto di più e, ancora, alla necessità di **sburocratizzare** e rimuovere i troppi impedimenti amministrativi che impattano in dimensione significativa sulla fluidità del trasporto merci: gli oneri burocratici per le imprese del settore ammontano ad oltre 35 miliardi di euro l'anno e i procedimenti amministrativi di controllo sui vettori e sulle merci sono oltre 400 spalmati in capo a circa 30 uffici pubblici.

Tornando quindi al provvedimento in esame diamo il nostro parere positivo all'impianto del testo, soprattutto alla volontà del legislatore di rimettere mano ad una normativa risalente a ormai 30 anni fa.

D'altra parte confidiamo che il legislatore stesso voglia rivolgere la propria attenzione al tema delle **infrastrutture intermodali** tutte a prescindere dalla forma giuridica della governance e dagli assetti proprietari. Auspichiamo quindi che tutto il mondo dell'intermodalità, di cui fanno parte tra gli altri tanto i gestori quanto i fruitori degli interporti, possa trovare il suo spazio andando tutti nella stessa direzione e ponendosi gli stessi obiettivi, alcuni dei quali sono stati posti tra le priorità del provvedimento in esame in particolare **favore 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.

Tutto ciò premesso per quanto riguarda specificatamente la proposta in esame evidenziamo solo alcuni aspetti che a nostro avviso andrebbero rivisti anche considerato che nelle precedenti audizioni le nostre associate hanno già avuto modo di sottolineare gli aspetti più tecnici relativi al proprio comparto.

**Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica** – I temi che tale organismo dovrebbe avere al centro dei propri lavori sono gli stessi posti in capo, fin dal 2018, all'organismo nazionale di Partenariato per la logistica e i trasporti istituito presso il MIT. Riteniamo infatti che non sia opportuno aprire nuovi luoghi di confronto ma sia fondamentale invece agire affinché l'organismo di Partenariato funzioni anche considerato che al suo interno lo stesso può già strutturarsi, come prevede la norma istitutiva, in Gruppi di lavoro o Commissioni tematiche.

**Gestione rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose** – Riteniamo opportuno che venga introdotta una norma specifica sulla materia affinché con apposito decreto interministeriale siano disciplinate le modalità di gestione di tali rifiuti.

**Disposizioni finanziarie** - In base all'ultimo articolo della proposta i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti (di cui all'articolo 6 del provvedimento) sarebbero finanziati tramite riduzione di risorse stanziato per l'autotrasporto. Chiediamo di rivedere questo aspetto e che in generale sulla copertura finanziaria ci sia massima attenzione e prudenza considerata l'importanza di tutelare l'intera filiera del trasporto e della logistica ancor di più in questa nuova e difficile fase economica.