



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

***LEGGE QUADRO IN MATERIA DI INTERPORTI
(A.C. 1259)***

***CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)***

Roma, 24 novembre 2020

L'efficacia e l'efficienza del sistema dei trasporti e della logistica nazionale sono imprescindibili condizioni di contesto per lo sviluppo economico dei territori e per la qualità della vita dei cittadini.

Il dramma che il Paese sta vivendo durante la Pandemia da Covid-19 ha confermato, anche al di fuori della stretta cerchia degli addetti ai lavori, il valore strategico dei trasporti e della logistica quale resiliente presidio della vita economica e sociale del Paese.

Un Paese, il nostro, che al netto della retorica della piattaforma logistica protesa nel mediterraneo, non è privo di punti di debolezza e criticità, che rendono più difficili le operazioni di trasporto: l'ampia parte di territorio montuoso, il passaggio obbligato attraverso la barriera alpina per intercettare i mercati dell'Europa centrale, la polverizzazione insediativa di imprese e residenze, le carenze infrastrutturali.

Tutti elementi che accrescono l'importanza strategica delle infrastrutture logistiche e per l'intermodalità: un complesso di organizzazione e tecnologia, che può offrire in grande contributo all'ottimizzazione dell'intero sistema dell'accessibilità, anche alla dimensione micro della mobilità urbana e della distribuzione urbana delle merci.

In relazione alla proposta di legge in esame, intendiamo soffermarci su alcune questioni più generali, dal maggiore interesse sistemico.

Non vi è dubbio che l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto è tanto maggiore quanto più forte è l'integrazione e la coerenza che ne governa gli assetti e le prospettive di sviluppo.

Da questo punto di vista, un primo passo che a giudizio della Confederazione dovrebbe essere compiuto è quello di giungere a una revisione dell'attuale Titolo V della Costituzione, che assegni la competenza esclusiva allo Stato sulle grandi infrastrutture di trasporto.

Diverse criticità registrate nel settore, infatti, discendono proprio dalla competenza concorrente Stato/Regioni sulla materia, che complica ab origine la governance di sistema, resa ancora più complessa e articolata dalla pluralità di attori e operatori coinvolti.

Apprezziamo, in ogni caso, l'intendimento di mettere mano, a Costituzione vigente, alla legge che governa il settore da 30 anni, un positivo primo passo per razionalizzare e mettere ordine nella disciplina, coordinandola con le modifiche istituzionali e legislative nel frattempo intercorse.

A questo proposito, sarebbe, però, auspicabile che nell'articolato fossero integrati anche, per la programmazione generale di settore, il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, di cui gli allegati "Infrastrutture" ai DEF costituiscono anticipazione, per gli strumenti di concertazione delle politiche con i rappresentanti economici, il Partenariato della Logistica e dei Trasporti, istituito dalla legge n.205 del 27 dicembre 2017, recuperando la positiva esperienza della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica e, infine, per gli assetti istituzionali di settore, la riforma portuale attuata con il D.Lgs. 169/2016, che ha profondamente modificato la *governance* del comparto, spingendosi, anche, oltre i confini dei porti, in un positivo sforzo di integrazione logistica con l'entroterra.

Quanto all'esigenza di promuovere l'integrazione e le sinergie logistiche a livello territoriale, la citata riforma portuale, tra le funzioni assegnate alle nuove Autorità di Sistema Portuale, ha incluso anche la promozione e il coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali. Invero, si potrebbe rafforzare questa previsione, declinandone gli aspetti operativi, magari valorizzando il ruolo degli organismi di partenariato della risorsa mare, per una completa integrazione di tutte le istanze logistiche e intermodali del territorio.

Al netto di questi rilievi, la proposta di legge appare, in generale, condivisibile nell'impianto.

In particolare, se ne apprezza l'obiettivo di valorizzare le funzioni di interesse generale svolte dal sistema degli interporti (artt. 1 e 3), la finalità di razionalizzazione degli investimenti nel settore, all'interno di una comune cornice programmatica (art.2) e la volontà di salvaguardare metodi gestionali privatistici di tali strategici nodi logistici (art.5), essenziali per rispondere tempestivamente alle mutevoli esigenze del mercato.

In considerazione, però, delle richiamate funzioni di interesse generale svolte dagli interporti, non riteniamo condivisibile che le risorse per i relativi interventi di potenziamento siano recuperate (art. 7) attraverso la riduzione degli stanziamenti previsti per le imprese di autotrasporto.

Stanziamenti che invece di essere ridotti, per le nuove criticità e sfide che il Paese sta attualmente affrontando, auspichiamo possano essere aumentati, a partire dalla prossima legge di bilancio.