

La riforma degli interporti per il rilancio della logistica

LIVORNO - Due sono sostanzialmente le novità che caratterizzano la nuova normativa sugli interporti licenziata nelle scorse settimane dalla **Camera dei deputati**: la definizione dei requisiti minimi che un'infrastruttura del genere dovrà possedere per avvalersi del titolo di interporto e la costituzione del **Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica**, con funzioni di programmazione e di promozione per un reale adeguamento alle politiche e alle nuove dinamiche europee in materia di organizzazione moderna del trasporto delle merci. Si tratta di una riforma importante perché arriva dopo oltre un ventennio dal varo della prima legge in materia di interporti (**L. 240/90**) tesa a stabilire la loro centralità nel panorama dei trasporti italiani. Magari con un occhio rivolto ai propri territori di riferimento, sono molti i parlamentari che seguono da vicino l'evolversi del fenomeno dell'intermodalità trasportistica e dei diversi gangli della logistica avanzata.

Particolarmente impegnata ed interessata alla tematica degli interporti è senz'altro la **senatrice Anna Bonfrisco**, trentina di nascita, eletta in Veneto nelle liste del **Pdl**, operante, fra l'altro, in seno alla **Commissione Bilancio e segretaria di presidenza al Senato**, che ci ha inviato in proposito una nota da cui traspare una competenza della materia che va oltre le normali conoscenze di ufficio.

*«La riforma in discussione - osserva la parlamentare - si configura come una branca fondamentale della politica di rilancio del settore interportuale, specie considerando che l'alto costo della inefficienza logistica di cui soffre il nostro Paese produce una perdita di ben **40 miliardi l'anno**, come rilevato dal **Piano nazionale della logistica** elaborato dalla **Consulta dell'autotrasporto** e come ha recentemente confermato il **vice ministro Ciaccia**.*

*Il Paese e il Governo devono comprendere che le sole infrastrutture non potranno bastare a colmare il divario con altri Stati più avanzati, sia perché occorrono anni per la loro realizzazione, sia perché esse dovranno ovviamente essere collegate ai porti e agli interporti. Nell'attesa, tanto per fare un esempio, sarebbe certamente molto più produttivo approvare la norma che introduce lo **Sportello unico doganale**, un'iniziativa che consentirebbe ai nostri porti di attrarre un numero maggiore di traffici e di contenitori, attuabile, oltre a tutto, a costi relativamente bassi».*

Quanto agli effetti positivi che la legge potrebbe produrre una volta approvata definitivamente anche dal Senato, Anna Bonfrisco precisa che il valore aggiunto sarebbe senza dubbio considerevole e ricorda che è proprio per tale ragione che essa stessa, rifacendosi alle linee guida del Piano a cui hanno lavorato esperti come **Gros-Pietro, Incalza, Boitani e Giordano**, ha presentato una proposta di legge volta a perfezionare il testo uscito dalla Camera.

«Si deve considerare - spiega - che io sono di Verona, un città che è stata la prima ad investire in quell'interporto che oggi si trova al primo posto in Europa, un impianto che dobbiamo valorizzare ancora di più nella grande prospettiva delle reti Ten-T a cui il Governo precedente ha lavorato convintamente e con grande impegno.

La legge a cui stiamo lavorando, inoltre stabilisce taluni parametri ben precisi che le infrastrutture logistiche dovranno soddisfare per ottenere la qualifica di interporto e questo servirà anche a contenere, se non proprio ad eliminare, il rischio della speculazione immobiliare a fini non soltanto logistici».

Secondo la senatrice Bonfrisco, infatti, i requisiti individuati nella proposta di legge per gli interporti sono parametri di natura esclusivamente tecnica, si tratta di "riferimenti", per così dire, funzionali, volti ad identificare con precisione la natura stessa di un complesso interportuale. Essi costituiscono, quindi, i riferimenti e i concetti funzionali a cui gli operatori economici, i tecnici e le

istituzioni dovranno guardare ed attenersi nel realizzare un'opera, che, in una logica programmatoria, dovrà essere inserita in un contesto economico più ampio.

«La norma, in sostanza - dice la parlamentare - è congegnata proprio anche per rimuovere ogni possibilità di offrire sponde per speculazioni di vario genere. Del resto - continua - gli interporti sono un'eccellenza tutta nostra a cui molti in Europa si sono ispirati, magari copiando a piè pari i nostri modelli, anche se talvolta accade che i vantaggi legati ad essi facciano fatica ad essere compresi in tutta la loro valenza. Per questo uno degli scopi della proposta che ho presentato è proprio quello di valorizzare l'interporto come infrastruttura di carattere strategico, non solo per il settore dei trasporti.

E' evidente che la riforma non potrà rivelarsi autonomamente sufficiente a far conoscere all'opinione pubblica le conseguenze positive in termini di lavoro, reddito e occupazione che un interporto proietta sull'economia di una zona o di una regione e, più in generale, sull'intero sistema produttivo nazionale. A tal fine si rende necessaria una tipologia di interventi tale da riuscire a diffondere presso gli operatori e il grande pubblico una cultura e una consapevolezza più estesa del fenomeno interportuale. Inoltre, finora, è mancato, a livello territoriale, un sistema logistico capace di metter insieme porti, interporti, operatori privati e locali».

Riguardo al ruolo che gli interporti potrebbero svolgere in virtù del nuovo quadro normativo, anche nell'ambito della distribuzione urbana, la senatrice sostiene che già adesso la funzione degli impianti interportuali riveste un'importanza primaria, accentuata dal contenuto del testo normativo che la **Commissione Trasporti della Camera** ha votato all'unanimità alla metà di Ottobre dello scorso anno a fronte del nuovo testo che accentra l'intera materia negli Uffici del Ministero, «che - chiosa la parlamentare - non ricordo abbiano mai elaborato piani della logistica, ma mi risulta che questi ultimi siano, invece, pressoché sempre il risultato dell'apporto di collaborazioni esterne».

*«Come si può ben vedere - conclude - è assai difficile pronunciarsi sulla consistenza di un eventuale impulso aggiuntivo che il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica potrebbe portare al sistema Paese e agli Interporti, anche considerando che con il decreto sulla **Spending review** si è posta in liquidazione un'istituzione meritoria come era, appunto, la **Consulta dell'autotrasporto e della logistica**.*

Allo stesso modo è difficile dire, nelle attuali condizioni, se la legge potrà rivelarsi uno strumento valido anche per stimolare ulteriormente la cooperazione e l'interrelazione con i porti. La stesura precedente, infatti, prevedeva che i porti e gli interporti presenti in una stessa area si ponessero in relazione per discutere di tutte le iniziative utili per il rilancio logistico del Paese insieme alle Regioni, agli operatori, sia pubblici che privati, e, naturalmente, alle ferrovie».

Fonte: messengermarittimo.it