

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
DELIBERAZIONE 22 marzo 2006

Piano della logistica. (Deliberazione n. 44/06). *(GU n. 140 del 19-6-2006)*

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il «Piano generale dei trasporti e della logistica» (P.G.T.L.), sul quale questo comitato si e' definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (Gazzetta Ufficiale n. 54/2001), che e' stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 e che conferisce centralita' ad intermodalismo e logistica;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, prevede la predisposizione di un programma delle infrastrutture e degli insediamenti strategici, da individuare anche secondo finalita' di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, e che configura gli interventi trasportistici non inclusi nel P.G.T.L. quale integrazione del piano stesso;

Vista la legge 30 dicembre 2004, n. 311, che all'art. 1, commi 354 e seguenti, istituisce, presso la gestione separata della Cassa depositi e prestiti, il «Fondo rotativo per il sostegno alle imprese» finalizzato alla concessione di finanziamenti agevolati sotto forma di anticipazioni rimborsabili con piani di mutui pluriennali, ponendo parte dell'onere, nel testo risultante a seguito delle modifiche di cui all'art. 11-ter della legge 14 maggio 2005, n. 80, a carico del fondo per le aree sottoutilizzate, e che demanda specifici adempimenti attuativi a questo Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 2004, n. 340, in materia di combinato terrestre;

Visto il decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito nella citata legge n. 80/2005, e visto, in particolare, l'art. 5-bis, secondo il quale:

nell'ambito degli strumenti finanziari a disposizione, questo Comitato e' chiamato a finanziare prioritariamente le misure necessarie per garantire la realizzazione di un adeguato sistema di servizi intersettoriali ed intermodali per l'integrazione delle infrastrutture materiali del Paese con sistemi tecnologici e di conoscenze, in funzione dello sviluppo del sistema logistico nazionale;

per lo sviluppo di efficaci strumenti a sostegno dell'incentivazione di un sistema nazionale della logistica, anche a valere sulle risorse del fondo rotativo di cui all'art. 1, comma 354, della legge n. 311/2004, deve essere conferita prioritaria alla realizzazione di piattaforme tecnologiche e logistiche al servizio della piccola e media impresa, localizzate in aree strategiche per lo sviluppo del sistema logistico nazionale, a cominciare dalle aree sottoutilizzate;

nell'ambito degli interventi previsti ai sensi del comma 2 del medesimo art. 5-bis, debbono essere adottate le misure necessarie a garantire la rivalutazione del sistema portuale di dette aree e il sostegno al trasporto ferroviario e all'intermodalita', con l'adeguata offerta dei servizi necessari per la realizzazione di una rete logistica ed intermodale interconnessa;

Visti i decreti legislativi 21 novembre 2005, n. 284 e n. 286, che, in attuazione della delega di cui alla legge 1° marzo 2005, n. 32,

definiscono il processo di liberalizzazione regolata del settore dell'autotrasporto, disciplinando nel contempo il ruolo della consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e quello del comitato centrale per l'albo dell'autotrasporto;

Visto l'art. 1, commi 103-111, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, e visto in particolare il comma 108, che, al fine di agevolare il processo di riforma del settore dell'autotrasporto merci, istituisce, nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un «Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica»;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 S.O.), con la quale questo comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle opere strategiche;

Vista la delibera 18 marzo 2005, n. 3 (Gazzetta Ufficiale n. 207/2005), con la quale questo comitato ha integrato il programma di cui sopra;

Vista la delibera 15 luglio 2005, n. 76 (Gazzetta Ufficiale n. 246/2005), con la quale questo comitato ha dato attuazione all'art. 1, commi 354-361, della legge n. 311/2004;

Vista la delibera 15 luglio 2005, n. 79, con la quale questo comitato ha espresso parere favorevole sul documento predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e intitolato «Documento di programmazione economica e finanziaria - Programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse», testo trasmesso in allegato al documento di programmazione economico-finanziaria relativo agli anni 2006-2009 per l'ulteriore iter di legge;

Vista la nota 9 marzo 2006, n. 18444/2006/SP, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il «Piano della logistica»;

Considerato che, con l'accordo di Palazzo Chigi del 17 novembre 2005, sono stati definiti gli impegni del governo nei confronti del mondo dell'autotrasporto - per quanto riguarda imprese, sicurezza, intermodalità, fiscalità, valichi alpini, carburante - allo scopo di consentire il passaggio ad un mercato liberalizzato;

Considerato che, al fine di orientare i processi di ottimizzazione logistica nelle sue possibili diverse stratificazioni, sono state impostate politiche di filiera che, attraverso programmi interministeriali di intervento prioritario, hanno consentito l'avvio di cinque progetti pilota riguardanti la distribuzione urbana delle merci, la filiera logistica del farmaco al servizio del settore ospedaliero, la filiera del settore agro-alimentare, la filiera dei rifiuti industriali riguardanti il settore degli elettrodomestici, la filiera delle merci pericolose;

Considerato che la richiamata delibera n. 1/2001 ha impegnato i Ministri interessati a predisporre, in coerenza con i principi dello «sviluppo sostenibile» e nel rispetto delle procedure e delle competenze previste dalla vigente normativa, piani settoriali o documenti attuativi del P.G.T.L. di pari livello, da sottoporre all'approvazione di questo comitato;

Considerato che il «Piano della logistica» è riconducibile alla categoria di cui sopra;

Prende atto

che la politica dei trasporti, in particolare dell'autotrasporto e

della logistica, rappresenta una sfida incentrata su 4 punti fondamentali:

- infrastrutture, allo scopo di recuperare il gap con i partners europei e i Paesi terzi, sviluppando in particolare i temi dei valichi alpini e della portualità;
- sicurezza;
- intermodalità;
- regole e mercato;

che, in tale prospettiva, il «Piano della logistica» mira ad assicurare un'armonizzazione tra l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando alcune linee prioritarie di intervento così sintetizzabili:

- riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;
- riorganizzare la portualità e l'areoportualità;
- alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane;
- mettere in sicurezza il sistema trasportistico;
- ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività;

che il «Piano della logistica» viene a configurarsi, sotto il profilo infrastrutturale, quale continuità programmatica del menzionato «Piano generale dei trasporti e della logistica», integrato - come previsto dall'art. 1 della legge n. 443/2001 - dagli interventi trasportistici inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche, nonché quale interazione programmatica coerente tra il suddetto programma delle infrastrutture strategiche e le indicazioni della richiamata legge n. 80/2005 sulla competitività;

che il piano si pone quindi quale riferimento chiave per ogni azione strategica nel comparto delle infrastrutture e del territorio e costituirà altresì il riferimento portante per l'utilizzo delle risorse relative al fondo di cui all'art. 1, comma 108, della legge n. 266/2005;

che le indicazioni strategiche contenute nel piano hanno portato alla identificazione territoriale delle seguenti «macro-aree di interesse logistico», macro-aree che, come indicato nel citato documento programmatico del luglio 2005, con adeguata caratterizzazione funzionale possono diventare le piattaforme logistiche del Paese:

- la piattaforma logistica del nord-ovest;
- la piattaforma logistica del nord-est;
- la piattaforma logistica tirrenico-adriatica del nord;
- la piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale;
- la piattaforma logistica tirrenico sud;
- la piattaforma logistica adriatica sud;
- la piattaforma logistica del Mediterraneo sud;

che, nel contesto macroterritoriale di cui sopra, la rete portante è costituita da:

nove grandi hub di attrazione per il combinato terrestre: Novara, Milano, Verona Quadrante Europeo, Padova, Bologna, Roma Nord, Napoli-Marcianise, Bari, Catania; hub che intercettano i flussi di traffico sulle principali direttrici di trasporto e fungono da porte di accesso ad un sistema più complesso, costituito dal resto della rete dei terminali ferroviari intermodali, che completa - assieme alla rete degli interporti, della retroportualità e delle piattaforme di filiera - la struttura di distribuzione delle funzioni trasportistiche e logistiche;

undici poli di concentrazione dei traffici per il combinato

marittimo: La Spezia/Savona-Genova, Venezia/Chioggia, Trieste/Monfalcone, Ravenna, Livorno/ Marina di Carrara-Piombino, Civitavecchia-Olbia, Ancona, Napoli-Salerno, Bari-Brindisi, Palermo-Trapani, Catania/Augusta-Messina; poli rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo laddove la dimensione degli spazi portuali non sia tale da consentire il massimo livello di integrazione con il territorio di influenza;

sette hub portuali: Gioia Tauro, Taranto, Cagliari;

due hub aeroportuali cargo: Milano Malpensa, Roma Fiumicino;

che detto sistema portante, programmato nella logica di uno sviluppo diffuso del territorio, deve essere adeguatamente supportato sia da una rete infrastrutturale, che migliori l'accessibilità alle macro-aree di cui sopra, sia da una rete telematica integrata, entrambe finalizzate a migliorare i livelli di capacità della rete, gli standard degli operatori e la gestione delle imprese dei servizi di trasporto e logistica anche ai fini della sicurezza;

che il rafforzamento delle funzioni trasportistiche e logistiche deve essere accompagnato da un nuovo modello organizzativo attraverso l'offerta di servizi integrati;

che, in particolare, le misure di politica dei trasporti identificate nel piano sono dirette a:

favorire la crescita dimensionale delle imprese, disegnando un percorso di progressiva riduzione degli aiuti all'autotrasporto, da attribuire secondo una formula premiale, e prevedendo l'istituzione di un «fondo di garanzia» per l'accesso al credito, alimentato anche da contributi delle aziende;

riequilibrare la competitività delle aziende italiane di autotrasporto rispetto alle straniere, tramite la riduzione del carico fiscale e l'eventuale revisione della tassa di permesso annuale;

assicurare una efficiente allocazione del traffico, prevedendo, tra l'altro, il passaggio alla «tariffazione di corridoio o di area», un sistema di pedaggiamento che porti alla «separazione del traffico», incentivi al traffico marittimo ro-ro e al trasporto combinato;

rinnovare il parco veicoli anche con incentivi alla rottamazione;

definire misure di de-regolamentazione e de-legificazione in modo da abbattere qualsiasi barriera al mercato dell'autotrasporto;

che nell'odierna relazione il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sottolinea come il «Piano della logistica», da considerare appunto naturale e necessario complemento della «legge obiettivo» per il riposizionamento dell'Italia sul piano geoeconomico, ponga i cardini per una intensificazione degli scambi con il nord Europa ed il Mediterraneo e individui l'Italia stessa quale testa di ponte per i traffici transoceanici, permettendo così di recuperare un gap di quattro punti percentuali rispetto alla media dei costi logistici europei;

che il citato Ministro evidenzia altresì come il piano definisca l'architettura e la cornice di opportunità organizzative e regolative, utili ad assicurare certezza programmatica agli operatori del settore, e sottolinea che, alla luce delle indicazioni del piano, sarà necessario a breve:

garantire la piena attuazione dei cinque progetti di filiera citati in premessa ed estendere l'iniziativa ad altri settori;

definire il tema dei valichi alpini, per i quali sono stati

analiticamente imputati i maggiori costi di attraversamento, e realizzare una rete di monitoraggio sistematica;

finanziare i centri attrezzati per il combinato terrestre e marittimo e le aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto, anche ai fini della sicurezza, nonché le piattaforme logistiche e la retroportualità in attuazione della rete portante sopra specificata;

dare attuazione alle politiche per la logistica delle macro-aree come sopra individuate attraverso un'unità di coordinamento e pervenire anche alla definizione di accordi di programma tra nodi presenti all'interno dello stesso corridoio;

implementare, come sopra esposto, un sistema logistico integrato e diffuso in termini di infrastrutture fisiche e di architettura telematica di supporto;

Approva

il «Piano della logistica» nella stesura sottoposta a questo Comitato nella presente seduta ed alla luce delle considerazioni formulate nelle premesse;

Impegna

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro dell'economia e delle finanze ad emettere, ai sensi e con la procedura prevista dal citato art. 1, comma 108, della legge n. 266/2005, un regolamento interministeriale per stabilire le modalità di accesso agli stanziamenti disposti per il 2006;

Raccomanda

che l'azione delle pubbliche amministrazioni, sia nella prassi operativa che nell'attività normativa in materia di individuazione di interventi infrastrutturali nel comparto della logistica o di politiche di settore, si adegui ai principi ed agli indirizzi tracciati nel «Piano della logistica», con particolare riguardo alla coerenza territoriale ed alla zonizzazione delle scelte di investimento.

Roma, 22 marzo 2006

Il Presidente: Berlusconi

Il segretario del CIPE: Baldassari

Registrata alla Corte dei conti il 7 giugno 2006

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 4
Economia e finanze, foglio n. 128