

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3293

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato PEDRINI

Istituzione dell'Agenzia logistica interportuale dell'Alto Tirreno

Presentata l'11 dicembre 2007

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge si pone l'obiettivo di istituire l'Agenzia logistica interportuale dell'Alto Tirreno (ALIAT), quale prima iniziativa pilota di governo strategico delle macroregioni logistiche italiane, sul modello delle macroregioni logistiche del *northern range* europeo o dei sistemi intermodali mare-ferro spagnoli.

Queste macroregioni costituiscono l'avamposto delle politiche nazionali e dell'Unione europea nei confronti dei nuovi rapporti economici e della ripartizione internazionale del lavoro.

Gli operatori globali della logistica, nel quadro degli interscambi commerciali attivati dal mercato internazionale, stanno infatti scegliendo le « porte di accesso » e le percorrenze sul continente europeo che consentano di perseguire gli itinerari di minimo costo e di più rapido raggiungimento del consumatore finale per le merci prodotte nei Paesi in via di sviluppo.

La presente proposta di legge, attraverso l'avvio strutturale di questa prima esperienza pilota, si pone l'obiettivo di attrarre sul territorio nazionale le fasi finali di lavorazione e di perfezionamento delle produzioni della « fabbrica globalizzata », che trova nel continente europeo uno dei principali mercati di sbocco. Obiettivo della presente proposta di legge è dunque quello di contrastare il preoccupante fenomeno delle delocalizzazioni dal territorio nazionale di attività produttive, creando nuovi e maggiori posti di lavoro durevoli, nelle attività logistiche, per conto terzi, necessarie agli operatori globali per rifornire in modo competitivo l'Unione europea. Obiettivo ultimo della presente proposta è quindi quello di garantire all'Italia uno sviluppo economico e occupazionale sostenibile.

L'Italia costituisce, infatti, per la sua collocazione geografica e per l'ampia estensione delle sue coste, il più rilevante

avamposto dell'Unione europea nel Mediterraneo, relativamente agli interscambi commerciali con i continenti sudamericano, africano e, in particolare, con il *far east* asiatico e agli interscambi tra quest'ultimo e gli Stati Uniti d'America.

Il nostro Paese e i vari territori che lo compongono devono, pertanto, in modo coordinato, porsi al servizio della libera competizione di mercato offrendo infrastrutture, servizi di trasporto e servizi logistici in grado di attrarre stabilmente sul nostro territorio gli operatori globali, creando così occasioni per nuovi posti di lavoro e valore aggiunto, in un settore strategico di attività economiche.

Questa nuova visione circa il ruolo strategico di servizio al commercio mondiale del « Molo Italia », comporta, di fatto, anche un passaggio dell'attuale sistema degli accordi commerciali bilaterali tra Stati al multilateralismo, che apre il territorio delle macroregioni logistiche e dell'intera nazione alla libera concorrenza internazionale.

Il ruolo strategico dell'Italia nel settore dei trasporti e dei servizi logistici avanzati, attivati anche dai grandi corridoi strategici europei TEN-T, è quantificabile, in termini di impatti economico-occupazionali, in circa 25 miliardi di euro/anno (attualmente sfruttato a non più del 10 per cento).

Questo potenziale logistico, ancora inespresso, può quindi creare sul « Molo Italia » circa 400.000 posti di lavoro in queste nuove e durevoli attività.

Come precisato da autorevoli esponenti della Confederazione trasporti di Confindustria, fare logistica significa soprattutto dare valore aggiunto alla merce in transito: infatti, mentre, ad esempio, un *container* in transito genera un fatturato di 300 euro (un utile di circa 20 euro e un beneficio per lo Stato di circa 110 euro, nonché 5 posti di lavoro ogni 1.000 *container*), un *container* « aperto », sdoganato, stoccato, lavorato, reimballato e distribuito genera un fatturato di circa 2.300 euro (l'utile sale a circa 200 euro, il beneficio per lo Stato a oltre 1.000 euro e i posti di lavoro a circa 42 ogni 1.000 *container* « aperti »).

Ciò significa che gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi avanzati finalizzati ad attrarre sul territorio nazionale flussi mercantili da sottoporre, nelle proporzioni richieste dalle dinamiche del mercato globale, ad attività di logistiche a valore aggiunto, consentono allo Stato (in termini di imposta sul valore aggiunto, di imposta sul reddito delle persone fisiche, di imposta sul reddito delle società e di altre entrate) di decuplicare gli introiti originati dalle attività di semplice logistica distributiva.

Le direttrici ferroviarie strategiche « Genova-Rotterdam », « Gioia Tauro-Rotterdam », « Taranto-Amburgo » e « Venezia/Trieste-Amburgo », se opportunamente strutturate e dedicate al trasporto merci, sono in grado di generare impatti economico-sociali ben superiori alle stime prodotte da istituti di ricerca in relazione alle attuali quote non sfruttate di attività logistica a valore aggiunto.

L'arco dell'Alto Tirreno del « Molo Italia » (che si apre sul Mediterraneo attraverso gli scali portuali di Livorno, Massa Carrara, La Spezia, Genova, Savona e Imperia), se infrastrutturato con reti ferroviarie dedicate alle merci e alle piattaforme per attività di logistica distributiva e a valore aggiunto, potrebbe attrarre, già oggi, 12 milioni di TEUs/anno (ovvero di *Twenty Equivalent Unit*), generando oltre 10 miliardi di euro/anno di valore aggiunto nelle attività e 200.000 nuovi posti di lavoro.

Per conseguire questi obiettivi economico-occupazionali nel settore strategico delle attività logistiche a valore aggiunto occorre che l'intero arco dell'Alto Tirreno si strutturi in termini di sistema integrato di porti, aeroporti e piattaforme logistiche interconnesse da infrastrutture ferroviarie dedicate alle merci e ai servizi avanzati di logistica a valore aggiunto, onde mantenere minimi i costi e i tempi di trasferimento delle merci e massima la qualità dei servizi logistici offerti alle merci in transito ed evitare quindi rilocalizzazioni dei *global carrier* su altri territori competitivi (Francia, Spagna o porti del Nord).

Questa macroregione gode di un privilegio geografico particolare. Si trova, infatti, nell'intersezione di due grandi corridoi che attraversano le due più ricche componenti territoriali dell'Unione europea: la cosiddetta « banana blu » e il cosiddetto « arco latino », comprendenti i territori a più alto reddito *pro capite* e a più alti consumi unitari, con oltre 110 milioni di consumatori, che corrispondono a circa un quarto del mercato dei consumatori dell'attuale Unione europea allargata a 25 Paesi (circa 450 milioni di abitanti).

La macroregione dell'Alto Tirreno evidenzia diversi centri gravitazionali di eccellenza logistica:

1) Genova, capolinea di traffici marittimi e del « Corridoio dei due Mari » (strategico TEN n. 24 dedicato alle merci che interconnette l'arco dei porti liguri convergenti sull'oltre Appennino genovese con l'arco dei porti del *northern range* baricentrati su Rotterdam), costituisce la principale porta nazionale degli scambi mare-ferro con gli altri continenti e in particolare con il *far east*;

2) Novara costituisce il principale centro intermodale aria-ferro del nord-ovest italiano, in quanto realizza il collegamento sul corridoio strategico Genova-Rotterdam dei flussi mare-ferro che dal *far east* penetrano in Europa con i flussi aria-ferro che dall'*hub* di Malpensa procedono verso i mercati europei di destinazione;

3) di assoluta eccellenza risulta il nodo logistico di Parma, che opera quale baricentro e cerniera dei territori logistici dell'Alto Tirreno, nei confronti del nord Italia e del centro Europa e sede dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA), e quindi istituzione elettiva per le certificazioni delle merci in *import* sul territorio europeo. Altri centri logistici rilevanti sono presenti nella macroregione ma, per rilevanza delle funzioni di certificazione europea e per i centri di logistica internazionale presenti sul proprio territorio, Parma presenta le caratteristiche ottimali per divenire sede dell'ALIAT.

L'ALIAT formulerà le strategie e le coordinerà fino al loro risultato effettivo, pianificando, realizzando e governando il sistema di porti, aeroporti, interporti e *distripark*, nonché dei trasporti multimodali e dei servizi logistici avanzati, per mantenerli costantemente sugli *standard* di attrattività richiesti dal mercato nazionale, da quello europeo e, soprattutto, da quello intercontinentale, interessato dalle attività degli operatori globali della logistica.

Poiché le singole componenti del macrosistema logistico (singoli porti o aeroporti, interporti, sistemi di trasporto, altri sistemi di servizio eccetera) non sono in grado di garantire le complessive prestazioni tecnico-economiche richieste dagli operatori globali all'intero sistema logistico integrato, è necessario un organismo di coordinamento: un'Agenzia cui demandare il compito di organizzare, coordinare, controllare (ed eventualmente correggere) e implementare lo sviluppo delle attività logistiche nella macroregione.

È chiaro che il « governo » delle attività logistiche della macroregione dovrà essere espressione degli organismi economici radicati nel territorio e nelle attività trasportistiche e logistiche e quindi, *in primis*, delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura della macroregione.

La legge 11 febbraio 1994, n. 109, cosiddetta « Merloni-ter », già prevedeva per le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura la possibilità di sviluppare attività di ricerca, pianificazione, finanziamento e realizzazione di strutture logistiche e infrastrutture trasportistiche nel territorio nazionale « nell'ambito degli scopi di utilità sociale e di promozione dello sviluppo economico dalle stesse perseguiti » e tale possibilità è stata confermata dal vigente codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Poiché le decisioni riguardanti la creazione di nuove infrastrutture (porti, aeroporti, ferrovie, autostrade, piattaforme logistiche eccetera) coinvolgono la pianificazione d'uso del territorio dell'intera macroregione e la pianificazione strategica

(piani regolatori) di sviluppo di Autorità portuali e aeroportuali e di enti locali, è necessario che l'ALIAM risulti anche espressione di queste istituzioni.

Questa Agenzia si configura pertanto come un organismo federale « *super partes* » con forti poteri di coordinamento delle attuali diverse *Authority* territoriali e portuali incluse nella macroregione (le attuali tendenze « autonomistiche » di queste *Authority* potrebbero mettere a rischio la realizzazione degli obiettivi strategici che questi territori possono sviluppare a favore dell'economia dell'intera Unione europea).

Per garantire il conseguimento dei propri obiettivi strategici, l'ALIAM deve poter coordinare la programmazione strategica e i piani di realizzazione di infrastrutture logistiche e di trasporto interne al territorio della macroregione.

L'azione di coordinamento pianificatorio dell'ALIAM è sviluppata sulla base degli obiettivi strategici dell'Unione europea e del Governo nazionale (in tema di competitività economica, sviluppo sostenibile e occupazione durevole) e, in particolare, di concerto con i coordinatori europei dei corridoi strategici dell'Unione europea attraversanti o interessanti l'attività trasportistico-logistica della macroregione dell'Alto Tirreno (con riferimento particolare al Corridoio 5 Lisbona-Kiev e al Corridoio 24 Genova-Rotterdam).

Tra i poteri di cui dotare l'Agenzia, assume rilievo strategico quello delle verifiche e del rilascio di certificazioni sulle merci in attraversamento del territorio della macroregione (in particolare quelle in *import*), in quanto queste certificazioni assumono la valenza di strumenti di politica economica dell'Unione europea in applicazione delle regole di leale e libera concorrenza internazionale e di difesa dei posti di lavoro sul nostro territorio.

Rientrando nei poteri dell'Agenzia anche quelli di stimolo e di sostegno ai finanziamenti di opere strategiche per lo sviluppo del sistema logistico complessivo della macroregione, l'Agenzia dovrà ricavare i propri mezzi di sostentamento economico-finanziario in parte da proprie

attività specialistiche retribuite dal mercato, in parte da prelievi di una frazione di diritti doganali generati dall'*import-export* di merci attraverso le diverse piattaforme logistiche incluse nella macroregione stessa. Complessivamente, l'Agenzia non dovrà gravare sulla spesa pubblica, in quanto i suoi contributi agli investimenti nel sistema infrastrutturale-logistico della macroregione genereranno incrementi di valore aggiunto e di connessi prelievi fiscali superiori a quanto investito dall'Agenzia nel sistema infrastrutturale-logistico della macroregione.

È valutato congruo un fondo di dotazione di 100 milioni di euro, da finanziare attraverso il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) in attuazione della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 21 dicembre 2001, n. 121 (parte relativa ai sostegni agli *hub* interportuali), attraverso questo stanziamento *una tantum* potranno essere strutturate le sedi operative dell'Agenzia e dell'Osservatorio logistico, istituito dalla presente proposta di legge, avviate le progettazioni di infrastrutture e di piattaforme prioritarie e cofinanziate iniziative infrastrutturali-logistiche urgenti e strategiche in attesa della realizzazione delle grandi opere.

È ritenuto indispensabile, anche quale segnale politico di attuazione dei principi di sussidiarietà e di federalismo, attribuire all'ALIAM il diritto permanente di introitare il 10 per cento dell'imposta sul valore aggiunto riscossa nei porti, aeroporti e piattaforme logistiche della macroregione dell'Alto Tirreno, da utilizzare per stimolare, attraverso i relativi cofinanziamenti, le opere infrastrutturali coerenti con la pianificazione strategica sviluppata dall'ALIAM.

Tra gli strumenti operativi di cui si avvarrà l'Agenzia risulta indispensabile l'attivazione di un Osservatorio logistico, attraverso cui l'ALIAM svilupperà attività di pianificazione strategica, organizzerà e gestirà corsi per la formazione di risorse professionali da dedicare alle nuove attività logistiche a valore aggiunto che si

svilupperanno nella macroregione e realizzerà, altresì, attività di assistenza e di trasferimento di *know-how* verso i Paesi terzi.

L'Agenzia potrà presentare progetti di cooperazione internazionale finanziabili dall'Unione europea o dalla *World Bank*, per l'attivazione di scambi commerciali con i Paesi oggetto di forme di aiuto allo sviluppo da parte dei competenti organismi della stessa Unione europea e della *World Bank*.

L'ALIAT utilizzerà, tramite l'Osservatorio, il suo patrimonio professionale nella

realizzazione di attività di ricerca nel settore della logistica, finalizzate alla predisposizione di scenari di sviluppo, di previsioni dei flussi di interscambio di merci tra i Paesi extra Unione europea e il continente europeo, di studi di settore e piani di sviluppo, di costituzione di banche dati nel settore degli scambi commerciali di merci e della logistica che, sulla scorta di quanto già attuato da realtà consulenziali a livello mondiale, saranno offerti al segmento di mercato delle organizzazioni operanti nel settore logistico, derivandone ulteriori introiti per l'ALIAT.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione e finalità).

1. Al fine di conseguire più efficacemente gli obiettivi nazionali e comunitari di competitività e di sviluppo economico sostenibile, nei nuovi scenari di ripartizione internazionale del lavoro, è istituita l'Agenzia logistica interportuale dell'Alto Tirreno, di seguito denominata « ALIAT ».

2. L'ALIAT costituisce un'iniziativa pilota in quanto si riferisce a un territorio logistico singolare che può servire potenzialmente un quarto del mercato dei consumatori dell'Unione europea.

3. L'ALIAT è un ente di diritto pubblico e opera in conformità alla presente legge e agli indirizzi della Presidenza del Consiglio dei ministri, in attuazione dei principi di sussidiarietà e di federalismo nel governo dei sistemi infrastrutturali dei trasporti e della logistica.

4. L'ALIAT è espressione della volontà delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e delle istituzioni locali dei territori ricompresi nella macroregione logistica dell'Alto Tirreno.

5. Le disposizioni di cui alla presente legge disciplinano anche l'istituzione delle agenzie logistiche interportuali che possono essere costituite per conseguire le stesse finalità sui diversi ambiti territoriali del « Molo Italia ».

ART. 2.

(Ambito territoriale di intervento).

1. Gli interventi dell'ALIAT si sviluppano nell'ambito della macroregione logistica dell'Alto Tirreno, che comprende le strutture ed infrastrutture di trasporto, logistiche e *hub* interportuali: porti, aeroporti, *distripark*, interporti, piattaforme lo-

gistiche integrate, infrastrutture ferroviarie, stradali ed autostradali, nonché autostrade del mare e corridoi strategici europei, appartenenti o collegate con le realtà territoriali di Livorno, Pisa, Massa Carrara, La Spezia, Genova, Savona, Imperia, Cuneo, Torino, Novara, Milano, Bergamo, Brescia, Cremona, Piacenza e Parma.

ART. 3.

(Obiettivi).

1. All'ALIAT è affidato il conseguimento dei complessivi obiettivi strategici della macroregione logistica dell'Alto Tirreno nel settore della logistica integrata e a valore aggiunto.

2. L'ALIAT è responsabile del coordinamento della programmazione strategica e dei piani di realizzazione di infrastrutture logistiche e di trasporto interne al territorio della macroregione, al fine di garantire gli obiettivi di competitività e di sviluppo economico sostenibile concordati dalla medesima Agenzia con il Governo nazionale e con la Commissione europea. A tale fine l'ALIAT concerta la propria attività strategica anche con i coordinatori europei dei corridoi strategici dell'Unione europea e, in particolare, con i coordinatori dei corridoi Lione-Torino-Trieste-Kiev e Genova-Novara-Rotterdam.

ART. 4.

(Strumenti).

1. Per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 3, l'ALIAT dispone di strumenti di sostegno, di controllo e di intervento sanzionatorio.

2. Tra gli strumenti di sostegno, l'ALIAT utilizza proprie dotazioni finanziarie per cofinanziare iniziative strutturali e gestionali congruenti con la realizzazione dei propri piani strategici.

3. Tra gli strumenti di controllo, l'ALIAT utilizza un Osservatorio logistico quale strumento di conoscenza globale e

locale e quale supporto tecnico alla pianificazione e al monitoraggio degli interventi sul territorio della macroregione. L'ALIAT, con proprio regolamento, istituisce l'Osservatorio logistico entro tre mesi dalla data della sua istituzione.

4. L'ALIAT ha poteri di intervento sanzionatorio, da utilizzare per eccezione, al fine di garantire il libero accesso alle infrastrutture e ai servizi logistici della macroregione ristabilendo le condizioni di libera concorrenza, qualora si determinino distorsioni nell'uso di infrastrutture e di servizi logistici interni alla medesima macroregione.

5. L'ALIAT ha poteri di controllo sulle merci in transito nella macroregione e, in particolare, su quelle di provenienza da Paesi non membri dell'Unione europea, rispetto alle quali controlla e certifica la conformità alle politiche ambientali, economiche e sociali dell'Unione europea e nazionali dei processi di produzione, della qualità delle merci e della dignità dei prodotti controllati.

ART. 5.

(Sedi operative).

1. La sede operativa dell'ALIAT è fissata in Parma quale baricentro e cerniera dei territori logistici dell'Alto Tirreno nei confronti del nord Italia e del centro Europa e sede dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA).

2. La sede operativa dell'Osservatorio logistico di cui all'articolo 4, comma 3, è fissata in Genova quale principale avamposto nazionale nella competizione logistica globale e quale sede di eccellenza di professionalità e di ricerca tecnologica nel settore logistico.

ART. 6.

(Proventi).

1. I proventi dell'ALIAT devono bilanciare i costi operativi e i cofinanziamenti erogati per sostenere le iniziative con-

gruenti con i piani strategici della medesima Agenzia.

2. L'ALIAT è beneficiaria di un fondo di dotazione di 100 milioni di euro destinato alla costituzione delle sedi operative della medesima Agenzia e dell'Osservatorio logistico di cui all'articolo 4, comma 3, e alla loro prima operatività anche in termini di sostegno a opere infrastrutturali urgenti. Tale investimento iniziale è da reperire attraverso il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) in attuazione del sostegno agli *hub* interportuali previsti nella delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 21 dicembre 2001, n. 121.

3. All'ALIAT è, altresì, attribuita una quota pari al 10 per cento dell'imposta sul valore aggiunto riscossa nelle piattaforme logistiche della macroregione logistica dell'Alto Tirreno, porti, aeroporti, *distripark* e interporti, da reimpiegare nel cofinanziamento di infrastrutture e di piattaforme logistiche strategiche. Tali somme sono recuperate dal Ministero dell'economia e delle finanze, in misura quasi decuplicata, attraverso la tassazione sui differenziali dell'imposta sul valore aggiunto, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche e dell'imposta sul reddito delle società connesse allo sviluppo economico indotti dall'ALIAT nel settore delle attività logistiche della macroregione.

4. L'ALIAT realizza ulteriori proventi attraverso attività retribuite di ricerca e formazione, certificazione di processi e di prodotti, trasferimento di *know-how* e assistenza tecnica sul territorio nazionale e in Paesi terzi.

ART. 7.

(Organi).

1. Sono organi dell'ALIAT il presidente, il segretario generale e il consiglio.

2. Il presidente è nominato dalle istituzioni territoriali della macroregione.

3. Il segretario generale è nominato dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura della macroregione.

4. I membri del consiglio sono nominati in misura paritetica dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e dalle istituzioni territoriali della macroregione.

5. Sulla base del regolamento istitutivo dell'Osservatorio logistico di cui all'articolo 4, comma 3, l'ALIAT provvede alla nomina della struttura direttiva del medesimo Osservatorio.

ART. 8.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

€ 0,35



15PDL0037080