

DALLA SICUREZZA ENERGETICA ALLA LOGISTICA: PERCHÉ L'ITALIA DEVE ACCELERARE

Intervista a Salvatore Deidda, Presidente IX Commissione Camera, di Marco D'Aloisi

Presidente Deidda, l'attuale fase di instabilità energetica internazionale ha messo in evidenza la centralità delle infrastrutture di trasporto e logistica. Quali sono oggi le priorità infrastrutturali per rafforzare la propria sicurezza energetica?

Ben prima dell'attuale crisi internazionale abbiamo voluto sottolineare l'importanza delle infrastrutture di trasporto e logistica, quelle materiali e immateriali, osservando anche con pragmatismo che il Pnrr sicuramente è stato utile per ammodernare il paese, ma ha mostrato anche come l'Italia per troppi anni abbia trascurato questo comparto e lo abbia anche utilizzato come esempio di inquinamento e quindi oggetto di troppi provvedimenti ideologici.

Alla luce delle tensioni geopolitiche, possiamo ancora parlare di sicurezza energetica senza parlare di infrastrutture critiche? Cosa si sta facendo per proteggere e rafforzare questi asset?

Un ruolo importantissimo e strategico è svolto dalla diplomazia e dalla capacità di creare rapporti bilaterali come la nostra Presidente del Consiglio Giorgia Meloni sta facendo da inizio legislatura e lo ha dimostrato anche in queste settimane con la visita nei Paesi del Golfo, ma ancora prima con la sua visita in Algeria e i continui rapporti con i Paesi del Continente africano. Ma la sola diplomazia non basta. I provvedimenti sulla subacquea e sulla risorsa mare, i provvedimenti sulla Difesa chiamata a proteggere le nostre infrastrutture, la ricerca industriale nazionale stanno facendo grandi passi in avanti e siamo felici di essere protagonisti e di aver agevolato questa innovazione.

La crescente digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto espone reti portuali, sistemi ferroviari, piattaforme logistiche e datacenter a rischi informatici sempre più sofisticati. Come difendersi?

Il rischio zero purtroppo è illusorio, ma senza ombra di dubbio stiamo recuperando il tempo perduto. Grazie al



lavoro dell'agenzia di cybersicurezza, del dipartimento di trasformazione digitale, ma anche alla vivacità delle nostre imprese e dell'università, stiamo garantendo una difesa contro tali tipi di attacchi non solo geopolitici ma anche criminali e finanziari, garantendo la continuità operativa e limitando al minimo le perdite. Sia nella cybersicurezza sia nell'IA la componente umana è fondamentale ed è su quella che vogliamo investire.

Infrastrutture energetiche e logistiche essenziali - porti, collegamenti ferroviari, reti intermodali - scontano tempi autorizzativi lunghissimi. È più urgente cambiare le regole o cambiare il modo in cui vengono applicate?

Una priorità assoluta è la semplificazione normativa. È necessario snellire gli iter amministrativi e autorizzativi, procedere con una revisione profonda delle procedure applicative. Lo abbiamo fatto concretamente in più occasioni

in questa legislatura ma, come ripeto negli appuntamenti pubblici, prima di approvare una modifica normativa dobbiamo valutare gli effetti che comporterà a lungo termine. Non approviamo una legge per piantare una bandierina e poi recriminare sui danni creati a imprese e cittadini, come ad esempio chi approvò l'Ets.

I porti e i retroporti sono destinati a diventare uno snodo chiave anche per i flussi energetici, dal GNL ai carburanti alternativi. Quali interventi infrastrutturali sono più urgenti a sostegno della competitività del sistema logistico italiano?

Sicuramente vogliamo creare una regia unica nazionale. Rispetto ad altre nazioni abbiamo tanti porti di rilevanza nazionale ed internazionale ed è per questo che non vogliamo si disperdano risorse economiche in guerre concorrenziali fratricide, ma prevalga l'interesse nazionale. Dobbiamo poi chiarire chi fa cosa in un porto e cercare, ad esempio, di stabilire che gli interventi di dragaggio e adeguamento dei fondali non sono più straordinari, ma interventi ordinari di manutenzione.

L'autotrasporto è una dorsale essenziale della logistica nazionale. In un contesto di costi elevati e transizione forzata, cosa serve per fronteggiare la crisi?

La Commissione che ho l'onore di presiedere sta lavorando e continua a lavorare all'insegna dell'ascolto e della collaborazione con tutti i soggetti coinvolti, ma naturalmente il compito della politica è trovare soluzioni equilibrate tra i diversi interessi, molte volte opposti tra loro. L'autotrasporto oggi spesso è demonizzato, sebbene sia il settore che garantisce la continuità territoriale anche in quelle zone periferiche e montane dove la ferrovia non arriva. Le modifiche introdotte in tema di tempi di attesa durante il carico/scarico dal "Decreto Infrastrutture" sono un passo avanti, ma poi sta anche alla categoria lavorare perché si instaurino delle buone prassi. Ho ribadito alcune sfide comuni: chiedere in Europa uniformità sulla questione patenti e CQC e una revisione della normativa ETS, aprire all'utilizzo dei biocarburanti quale alternativa all'elettrico, anche a tutela delle piccole e medie imprese che non possono essere costrette a sostituire il loro intero parco mezzi, ed infine educare tutti - dai vettori ai pedoni - perché la cultura della strada sia diffusa e capillare.

Il tema della continuità territoriale, particolarmente rilevante per le isole, assume oggi anche un significato energetico ed economico. Come può la pianificazione infrastrutturale contribuire a ridurre il divario tra territori centrali e periferici?

Il divario geografico non può più essere un freno allo sviluppo. Abbiamo raggiunto un primo risultato con la Commissione UE che ha aperto una consultazione pubblica sulla prossima strategia sulle isole. Abbiamo superato i

UN RUOLO IMPORTANTISSIMO E STRATEGICO È SVOLTO DALLA DIPLOMAZIA E DALLA CAPACITÀ DI CREARE RAPPORTI BILATERALI COME LA NOSTRA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO GIORGIA MELONI STA FACENDO DA INIZIO LEGISLATURA E LO HA DIMOSTRATO ANCHE IN QUESTE SETTIMANE CON LA VISITA NEI PAESI DEL GOLFO, MA ANCORA PRIMA CON LA SUA VISITA IN ALGERIA E I CONTINUI RAPPORTI CON I PAESI DEL CONTINENTE AFRICANO. MA LA SOLA DIPLOMAZIA NON BASTA

400 documenti da tutta Europa. Il Governo sta lavorando anche sul tema dell'ETS che, ricordo, è una sovrattassa messa anche sul settore marittimo, prima ancora che su quello aereo. Un imprenditore isolano, ad esempio, paga sia quando importa una bottiglia vuota che quando la riempie e la rispedisce. È un discrimine, soprattutto nel sistema Mediterraneo, dove in Nordafrica ci sono porti esentati che commerciano con l'Europa rispetto a porti europei che non possono commerciare con altri porti europei senza pagare l'ETS. Stiamo lavorando serratamente con l'Europa e il nostro obiettivo è una revisione profonda del sistema di scambio delle quote ETS, troppo onerose per le nostre imprese e quelle europee.

Se dovesse indicare una priorità infrastrutturale, direttamente collegata alla crisi energetica, da sbloccare nel 2026, quale sarebbe e perché?

Investire nei SAF, ossia i carburanti sostenibili per l'aviazione, e nel futuro nelle bioraffinerie. L'Europa deve recuperare il terreno perduto mettendo da parte un "Green Deal" da salotto. Si è visto nella mia Sardegna dove solo qualche anno fa si annunciava che si potesse sostenere solo con le rinnovabili. Chi proponeva questo in Parlamento e in Europa, una volta arrivato al Governo della regione si è dovuto arrendere davanti all'opposizione di cittadini e amministratori locali. Investiamo in infrastrutture capendo che l'Italia ha mille sfaccettature. Ne ho parlato con il Vicepresidente Fitto e con Confindustria. Il lavoro è tanto e lo abbiamo iniziato, ma soprattutto non agiamo per ideologia ma con pragmatismo e al fianco delle imprese nel solo interesse nazionale.