

Industria, Trasporti, Logistica e Infrastrutture: **INSIEME** per la competitività del Paese

GENNAIO 2024



CONFINDUSTRIA

Con la collaborazione di:





e dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano



INDICE

Executive summary.....	5
1. Premessa.....	9
2. Dinamiche e tendenze di riferimento per la crescita logistica.....	12
3. Industria, trasporto merci e logistica.....	28
3.1 Politiche strategiche per le infrastrutture logistiche e di trasporto.....	29
3.2 I servizi di trasporto e logistica come fattore di competitività industriale.....	36
3.3 Il sistema logistico in Italia e il suo posizionamento competitivo.....	38
4. Proposte di Confindustria e del suo sistema associativo per una nuova politica sul trasporto merci e sulla logistica.....	41
4.1 Investimenti infrastrutturali: priorità alle opere strategiche.....	42
4.2 Efficientare e sburocratizzare la mobilità delle merci.....	43
4.3 Attraversamento dei valichi alpini.....	44
4.4 Intermodalità.....	45
4.5 Interporti.....	47
4.6 Trasporto marittimo.....	48
4.7 Trasporto aereo merci.....	49
4.8 Digitalizzazione e automazione per Trasporti e Logistica 4.0.....	50
4.9 Promozione degli investimenti esteri in Italia e dell'internazionalizzazione attiva delle imprese italiane.....	51
4.10 Circolazione delle merci: coniugare sicurezza, continuità produttiva e lo-gistica.....	52
4.11 Rinnovo green del parco circolante.....	54
4.12 Vettori energetici.....	55
4.13 Sperimentare in Italia gli EMS.....	58
4.14 Maggiore attenzione ai fabbisogni energetici degli immobili logistici.....	59
4.15 Orientamento, formazione e occupazione.....	60
4.16 ART-Autorità di regolazione dei trasporti.....	61

EXECUTIVE SUMMARY



Una struttura logistica nazionale efficiente, ovvero moderna, integrata, sicura e più facilmente realizzabile, mediante una semplificazione delle procedure burocratiche, rappresenta un asset competitivo determinante per gli operatori economici e per la qualità di vita dei cittadini. In quest'ottica, data la necessità di accrescere la complementarità tra logistica e produzione, l'Italia può affermarsi come ponte tra il Nord Europa ed il bacino del Mediterraneo. Il PNRR è l'occasione per imboccare questa direzione; il rischio, non sfruttando tale occasione, è quello di vedere la logistica nazionale marginalizzata nel contesto euro-mediterraneo.

A seguito degli eventi di questo ultimo triennio, il sistema economico italiano ha visto un incremento del già forte orientamento all'export. Questo rende ancora più centrale la questione degli investimenti e della pianificazione, nel medio e lungo periodo, nei settori dei trasporti e delle infrastrutture, che sono settori la cui domanda viene generata, sia qualitativamente che quantitativamente, da quella dei beni. Il sistema logistico e trasportistico cresce, da diversi anni, a ritmi ben superiori rispetto a quelli del PIL. Dall'analisi dei dati relativi alla crescita del settore della logistica emergono alcuni elementi rilevanti: quasi i due terzi del traffico delle merci sono concentrati nel Nord del Paese, mentre, con riferimento ai collegamenti Nord/Sud, appaiono avere forti potenzialità le modalità alternative alla strada.

Il peso crescente dell'export richiede un'attenta analisi della geografica dei mercati internazionali, in particolare, quali siano i traffici della produzione manifatturiera italiana nei prossimi 30 anni. A tal riguardo, le previsioni confermerebbero il ruolo centrale del mercato europeo, la tenuta di quello nord-americano e la crescita di quello asiatico. Oltre il 60% degli scambi commerciali italiani avviene con altri paesi europei. I valichi alpini svolgono quindi un ruolo determinante sia per il trasporto ferroviario, sia per quello stradale.

L'Italia si trova all'interno di 4 Corridoi strategici per l'Europa: Mediterraneo, Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo collega, a Nord, Norvegia e Svezia, e, a Sud, l'Italia e Malta ed è, in termini di quote di PIL e di popolazione, il più importante. Il Corridoio Reno-Alpi collega il porto di Genova ai grandi porti del Nord Europa (Rotterdam, Anversa). Il Corridoio Mediterraneo si estende dal sud della Spagna fino al confine unghero-ucraino, attraversando Italia e Francia ed è il principale corridoio orizzontale europeo. Il Corridoio Baltico-Adriatico collega i porti dei paesi baltici con quelli dell'Adriatico. La rilevanza degli scambi commerciali con la Germania rende ancora più strategico il valico del Brennero, che però pone problematiche di varia natura. Per il futuro, quindi, è da considerare fondamentale l'implementazione delle grandi opere relative all'arco alpino.

La crescita dei mercati extra-europei, inoltre, porta a focalizzare l'attenzione anche sullo sviluppo di porti ed aeroporti. Il settore cargo è già tornato ai livelli pre-COVID; l'Italia deve quindi fare forza sulla sua posizione geografica strategica, al centro del Mediterraneo, che per diverse ragioni sta tornando ad essere uno snodo centrale del commercio internazionale (porta per l'Africa, hub per la sponda atlantica degli USA, punto di incontro tra Nord Europa ed area MENA e crescente importanza del canale di Suez).

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2023 è lo strumento principale di pianificazione degli investimenti in infrastrutture dei prossimi anni. Oltre a far riferimento al nuovo codice degli appalti che determina nuovi criteri per l'individuazione di infrastrutture strategiche, l'Allegato sottolinea la volontà da parte del MIT di garantire un processo di programmazione, di controllo e di costante aggiornamento sullo stato degli investimenti infrastrutturali. Nell'Allegato viene posta attenzione sulla necessità di coordinare l'elaborazione dei documenti strategici

settoriali, nonché i finanziamenti per la realizzazione, manutenzione, e implementazione di opere infrastrutturali strategiche, ponendo come obiettivo fondamentale la promozione dell'intermodalità.

Nel PNRR-PNC, il costo delle infrastrutture prioritarie, commissariate e non, ammonta, al 31/12/2022, a 132,5 miliardi e le risorse disponibili al momento coprono circa il 77% di tale cifra.

Il sistema logistico moderno deve essere un fattore di competitività per il settore manifatturiero, con il quale sussiste un rapporto di connaturale interdipendenza. Il settore della logistica, in passato, integrato con la filiera manifatturiera, si è esternalizzato sempre di più. Il valore totale delle attività logistiche in Italia nel 2023 è di 135,4 miliardi di euro, l'8,2% del PIL Italiano e occupa circa un milione e 400 mila addetti operanti nel settore. La logistica terziarizzata rappresenta il 45,3%, pari a 61,3 miliardi di euro, al netto degli scambi interni alla filiera.

Malgrado questa congiuntura favorevole, permangono diverse criticità. Occorre uscire dall'ottica in cui logistica e trasporti sono considerati solo come un costo e non, come sarebbe corretto pensare, come un asset competitivo su cui far leva.

Nello specifico, in Italia, è nettamente preponderante la logistica orientata alla distribuzione, con prevalenza di aziende di autotrasporto e spedizionieri. Inoltre, rispetto agli altri Paesi europei, la componente stradale è molto forte ed il mix risulta meno equilibrato.

L'offerta logistica, così frammentata, presenta costi meno competitivi rispetto ai grandi operatori internazionali. L'Italia risulta al 19° posto nella classifica mondiale del *Logistic Performance Index*, elaborato dalla Banca Mondiale (Germania, Olanda e Belgio sono fra le prime sei). Le aziende italiane rispetto ai loro concorrenti del Nord Europa soffrono, pertanto, di uno svantaggio competitivo.

L'Italia è anche al 14° posto nella classifica mondiale del *Liner Shipping Connectivity Index*, che misura la competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Il nostro sistema portuale dovrebbe, pertanto, saper sfruttare la sua strategica posizione geografica ed i porti italiani dovrebbero diventare punti di transito alternativi a quelli del Nord Africa e al Pireo, in particolare per quanto riguarda il diretto commercio con la Cina.

Nel quadro delle proposte per lo sviluppo e l'ammodernamento dei trasporti e della logistica nazionali, è, innanzitutto, necessario un miglioramento della programmazione infrastrutturale e della qualità dei progetti e delle opere da realizzare. In questo senso, emerge la necessità di un'efficiente regolamentazione dei contratti pubblici, di un buon funzionamento del sistema portuale e della definizione di un efficace piano nazionale degli aeroporti. Oltre a garantire un'adeguata dotazione di infrastrutture, queste devono anche assicurare servizi che le rendono pienamente fruibili da chi le utilizza. A tale scopo, le procedure burocratiche devono essere semplificate e digitalizzate, i vincoli obsoleti ed i colli di bottiglia rimossi.

Per quanto riguarda le specifiche aree di intervento, il primo step riguarda la gestione dei valichi alpini dai quali transita il 60% degli scambi commerciali italiani. Le criticità, nella gestione di questi valichi, sono la mancanza di una visione nazionale, di un ruolo più pregnante dell'UE e di un'analisi dello scenario di sviluppo del traffico che riguarderà i suddetti valichi.

Il secondo ambito di intervento è l'intermodalità, ambito in cui le inefficienze infrastrutturali e di servizio determinano uno sfavorevole rapporto qualità/prezzo

dell'offerta. In questo senso, svolgono un utile contrappeso il Ferrobonus ed il Marebonus (*Sea modal shift*) che, però, devono ricevere una maggiore dotazione finanziaria.

Il terzo ambito di intervento dovrebbe incentrarsi sulle infrastrutture logistiche, come ad esempio gli interporti sui quali la Proposta di Legge AC 703 propone aspetti di modernizzazione rispetto alla precedente legislazione risalente agli anni '90.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo occorre una rinnovata strategia industriale che miri, in modo particolare, alla semplificazione dei processi burocratici tramite la digitalizzazione, all'investimento mirato di nuove risorse, a garantire l'indipendenza della catena di approvvigionamento nazionale.

Nel settore del trasporto aereo delle merci, la strategia nazionale dovrebbe puntare a garantire livelli competitivi con i principali aeroporti europei, tramite la semplificazione delle procedure doganali, la digitalizzazione dei sistemi logistici aeroportuali e l'efficace integrazione degli aeroporti con le altre reti di trasporto (sviluppo di cargo city aeroportuali).

Per quanto concerne la digitalizzazione nel settore dei trasporti è necessario stimolare l'uso di applicazioni operative e di alcune tecnologie come, ad esempio, i Big Data, la Blockchain, la Cybersecurity e l'AI. Risultano anche necessarie politiche pubbliche volte a favorire l'automazione dei magazzini logistici e dei centri distributivi e la digitalizzazione delle imprese di trasporto e di tutta la filiera logistica.

Per ciò che concerne la circolazione delle merci, gli obiettivi devono coniugare efficienza, sicurezza e continuità produttiva e logistica. Tali obiettivi si possono raggiungere con un ammodernamento del calendario nazionale dei divieti, la sua armonizzazione a livello europeo, la revisione della normativa relativa ai trasporti eccezionali e, per quanto riguarda le merci pericolose, una definizione più chiara della cd. sosta "tecnica".

Un altro ambito su cui intervenire è il rinnovo del parco circolante in un'ottica "green", con una riforma del Fondo Investimenti Autotrasporti, con una congrua dotazione finanziaria per il periodo 2023-2026.

Per ciò che concerne i vettori energetici, sul caposaldo del principio della neutralità tecnologica, l'infrastruttura logistica è chiamata a garantire alti livelli di flessibilità e di adattabilità al fine di assicurare la continuità dell'approvvigionamento, anche dei combustibili più innovativi. A tale scopo, devono essere semplificate ed accelerate le procedure autorizzative.

Per quanto riguarda il fabbisogno energetico degli immobili logistici e la loro localizzazione, si deve puntare sulla capacità di autoproduzione ed autoconsumo di energia da parte delle aziende della logistica, sostenendo i loro investimenti per l'acquisto di sistemi di accumulo e per la messa in opera di colonnine di ricarica per i mezzi elettrici.

Riveste, inoltre, di particolare importanza la questione del capitale umano: la sua formazione ed il suo reperimento costituiscono un ostacolo allo sviluppo del settore logistico. Per superarlo, bisognerebbe integrare i percorsi formativi degli istituti tecnici con indirizzi specifici, rivedere i suddetti programmi formativi d'intesa con le aziende del settore e spingere sull'impiego della forza lavoro immigrata.

Infine, risulta necessaria un'attenta revisione del ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, soprattutto per quanto riguarda il suo ambito di competenza ed il suo finanziamento che coinvolge eccessivamente le imprese del settore logistico e trasportistico.

1. PREMESSA



Il buon assetto logistico del Paese è uno strumento essenziale di competitività per gli operatori economici e di straordinaria importanza nel determinare la qualità della vita dei cittadini.

Più le reti e i nodi infrastrutturali sono moderni, sicuri, integrati più i servizi di trasporto e logistica sono efficienti permettendo al viaggio di merci e passeggeri di essere fluido, rapido, economico e sostenibile.

Ma non è solo l'adeguamento delle infrastrutture fisiche a configurare un sistema di mobilità efficiente: nella competitività dell'offerta dei servizi di trasporto e di logistica giocano un ruolo fondamentale la velocità delle procedure operative ottenibile con la sburocratizzazione e, dunque, con la semplificazione normativa e amministrativa, gli investimenti nella digitalizzazione e nella formazione, l'alleggerimento della pressione fiscale a beneficio delle imprese e dei lavoratori.

Realizzare e ammodernare le infrastrutture in tempi celeri, regolando con norme efficaci la mobilità delle merci che in esse si sviluppa, sono, dunque, percepite dal mondo imprenditoriale, rappresentato da Confindustria, come azioni indispensabili per la crescita del tessuto economico nazionale su cui il Governo dovrà assicurare il massimo impegno possibile.

Le dinamiche concorrenziali globali rendono sempre più evidente la forte esigenza di aumentare la complementarità tra logistica e produzione, e come il trasporto e la logistica siano leve di competitività per l'industria, settori strategici in un'economia fortemente orientata all'export come quella italiana, in una prospettiva di rafforzamento delle connessioni europee e di affermazione di un nuovo ruolo dell'Italia come ponte tra il Nord Europa e il Mediterraneo, di concreta lotta al cambiamento climatico.

Parallelamente rendono sempre più evidenti i limiti di una politica italiana su infrastrutture e logistica, che storicamente non ha puntato sul trasporto merci e che risulta ancora poco adeguata a sostenere la crescita delle imprese italiane sui mercati esteri e la loro capacità di competere con i grandi players internazionali.

Proprio in questo momento storico di rilancio dell'economia e di riforme per l'Italia, è fondamentale puntare su una logistica efficiente ed infrastrutture all'avanguardia, investendo sulla mobilità sostenibile in linea con la strategia europea del Green Deal, in linea con il principio della neutralità tecnologica, e ponendo particolare attenzione alle connessioni immateriali elemento chiave per lo sviluppo di tecnologie abilitanti dei servizi logistici avanzati e per l'interconnessione tra i nodi.

Il PNRR è un'occasione unica che occorre sfruttare efficacemente in questa direzione.

Il valore totale delle attività logistiche in Italia è di 135,4 miliardi di euro¹. Peraltro, secondo le previsioni più accreditate, il settore della logistica e dei trasporti registrerà una decisa crescita del fatturato anche nel biennio 2023-2024².

¹ Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", Politecnico di Milano, 2023.

² Cerved Industry Forecast 2023.

Nello scenario complesso e inatteso che si è configurato negli ultimi tre anni, la logistica ha confermato la propria centralità strategica, sia in termini di valore economico sia per il suo ruolo nel garantire la continuità di funzionamento delle filiere merceologiche, mettendo in evidenza questi importanti punti di forza.

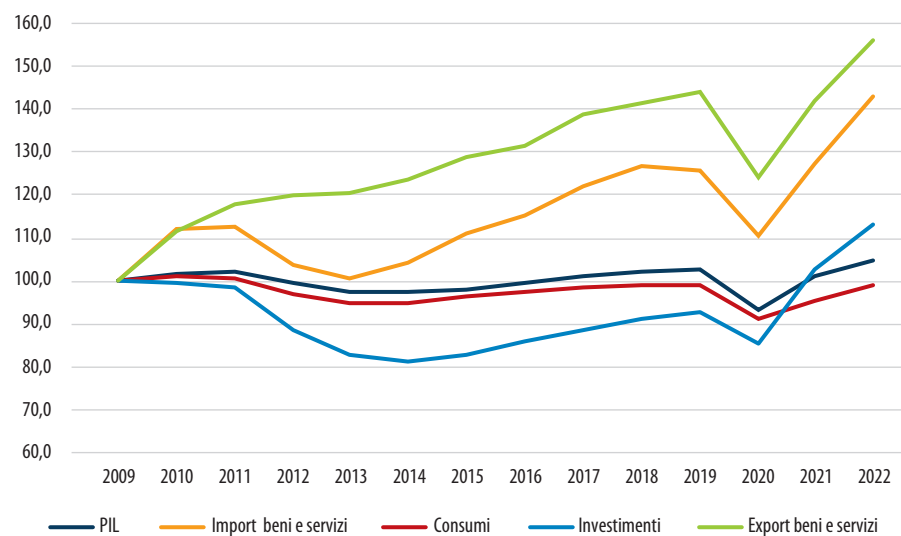
Il rischio è che questa dinamica positiva sia sempre meno "governata" dall'Italia e sempre più dall'estero, a causa della minore attrattività del nostro sistema infrastrutturale e della limitata efficienza e competitività del nostro settore logistico, rispetto a quelle del Nord Europa e a quelle emergenti del Sud Mediterraneo: una dinamica che, alla lunga, potrebbe generare anche fenomeni di delocalizzazione industriale.

Confindustria, consapevole della necessità di strutturare un dialogo sempre più stretto tra industria, trasporti e logistica, intende assumere un ruolo attivo nella promozione di politiche che portino ad integrare domanda e offerta logistica.

2. DINAMICHE E TENDENZE DI RIFERIMENTO PER LA CRESCITA LOGISTICA



La nostra economia, soprattutto a seguito della crisi innescata dal Covid-19, si è profondamente trasformata, in parte acquisendo caratteristiche nuove in tema di tecnologie e sostenibilità e, in parte, accentuandone altre già ben evidenti prima della crisi, come il forte orientamento all'export.



Andamento variabili macroeconomiche Italia (2009-2022)
Dati a prezzi costanti (valori concatenati)

Fonte: Elaborazioni CSC su dati ISTAT e Banca d'Italia

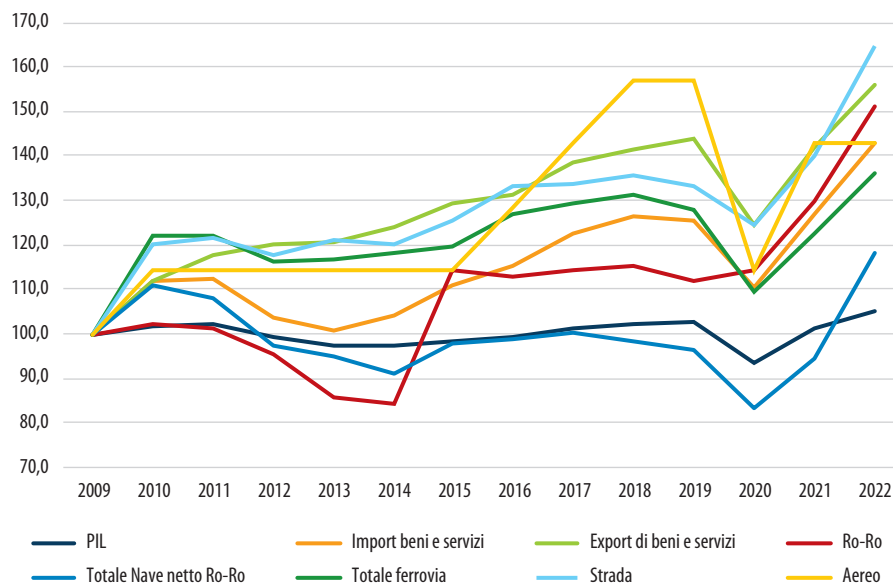
L'attenta valutazione dell'andamento economico è un passaggio necessario per comprenderne gli impatti sulla domanda di infrastrutture e di trasporto.

Il trasporto merci e la logistica rappresentano un settore a domanda derivata. Dalla domanda di beni (in termini di approvvigionamento, produzione, vendita e consumo) dipende la domanda di servizi di trasporto, da cui dipende a sua volta la domanda di infrastrutture.

La pianificazione delle infrastrutture di trasporto di medio-lungo periodo deve considerare evidentemente con quali servizi di trasporto occorrerà rispondere alla domanda di movimentazione delle merci. La validità o meno del processo di pianificazione, in termini di adeguatezza ex post del sistema infrastrutturale messo a disposizione del sistema produttivo agli orizzonti temporali previsti, dipenderà infatti dalla correttezza dello scenario di domanda ipotizzato.

C'è poi da evidenziare che il nostro sistema logistico e trasportistico da diversi anni continua a registrare tassi di crescita ben superiori a quelli economici, confermando la sua centralità strategica. Si è assistito al fenomeno del cd. "decoupling", che ha visto tutte le modalità di trasporto crescere in modo più sostenuto rispetto al PIL nazionale, principalmente per l'effetto trainante dell'interscambio italiano con l'estero. Il decoupling si è evidenziato anche durante la pandemia da Covid-19 in cui il calo dei traffici merci è stato molto più contenuto rispetto a quello verificatosi in termini di PIL.

Andamento variabili trasportistiche Italia 2009-2022



Fonte: Elaborazioni CSC su dati ISTAT e Banca d'Italia

Nell'analisi delle dinamiche e delle tendenze di riferimento per la crescita logistica, assumono particolare rilevanza alcune circostanze.

Innanzitutto, il fatto che la produzione nazionale è concentrata nel Nord Italia determina che oltre il 65% del totale del traffico stradale di merci in tonnellate è generato in questa macroarea del Paese: la prima regione che genera più tonnellate su strada è la Lombardia, seguita da Emilia-Romagna e Veneto.

La struttura localizzativa dell'industria italiana, così concentrata nel Nord della Penisola, ha creato le condizioni per la prevalenza del trasporto stradale di merci su distanze trasportistiche al di sotto dei 500 km.

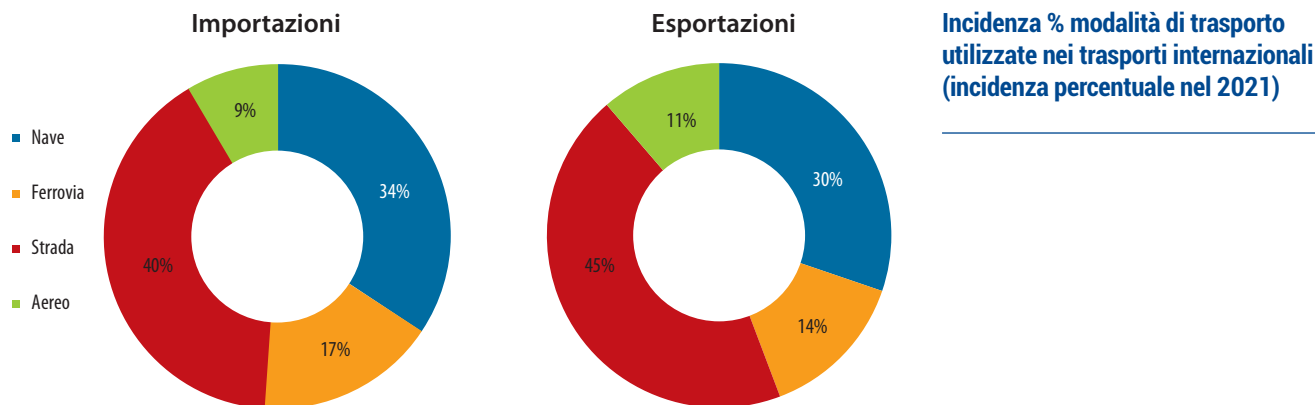
Nei flussi di collegamento Nord-Sud, al contrario, va riconosciuta una forte potenzialità delle altre modalità alternative alla strada (ferroviaria e marittima) ancora da sfruttare.

Inoltre, assume una specifica rilevanza la geografia dei mercati internazionali con cui l'Italia intrattiene gli scambi commerciali e si confronterà in futuro, soprattutto quelli di sbocco delle esportazioni manifatturiere italiane, sulla base della quale va costantemente monitorata l'offerta di infrastrutture e la sua capacità di servire in modo efficiente i flussi generati, in entrata e in uscita, dal sistema economico e produttivo del nostro Paese.

In particolare, è importante valutare i principali mercati di sbocco intra-europei ed extra-europei della manifattura italiana, anche in una visione prospettica al 2030, 2040 e 2050. Al riguardo, le previsioni evidenziano la centralità del mercato interno UE e la crescita di quello extra UE, evidenziando, per quest'ultimo, la conferma il mercato Nord-americano, in particolare Stati Uniti, e in continuo sviluppo quello asiatico³.

³ <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/380/index.html>

In questo quadro, la modalità di trasporto più utilizzata - in termini di valori esportati e importati - negli scambi internazionali di merci dell'Italia è quello su gomma⁴. Se si aggiunge anche la ferrovia, rilevante per le connessioni transalpine, si raggiunge quasi il 60%.



Incidenza % modalità di trasporto utilizzate nei trasporti internazionali (incidenza percentuale nel 2021)

Fonte: Elaborazioni CSC su dati ISTAT e Banca d'Italia

Occorre, pertanto, assecondare e sfruttare la dinamica positiva dei nostri scambi commerciali, che mettono già ben in evidenza l'importanza di taluni contesti infrastrutturali e trasportistici, direttrici di traffico e aree geografiche di riferimento.

Dal 2019 l'export italiano è cresciuto del 13,8% nonostante la caduta del 2020: nettamente superiore alla dinamica spagnola (+7,6%), molto distante da quella tedesca (-2,0%) e francese (-4,7%).

Le esportazioni di beni delle prime due economie dell'Ue, per peso del PIL, stentano a recuperare del tutto dal crollo del primo lockdown.

Valichi alpini

Le direttrici terrestri lungo i valichi alpini sono di straordinaria importanza per le relazioni con l'UE. Lo hanno dimostrato, in modo evidente, le recenti criticità seguite alla chiusura temporanea del Gottardo e del Frejus, nonché quella programmata del Monte Bianco.

Attualmente oltre il 60% degli scambi complessivi che l'Italia intrattiene con il mondo, prendendo in considerazione il valore delle merci, si svolge proprio con i Paesi europei e necessita di passare per l'arco alpino, via strada o ferrovia.

I principali passaggi per il traffico merci lungo l'arco alpino sono otto: Ventimiglia, Frejus, Monte Bianco, Sempione e Chiasso (stradale)/Luino (ferroviario), Brennero, Tarvisio e Villa Opicina. Il valico del Monte Bianco è solo autostradale e il Sempione è solo ferroviario. Tutti gli altri sono percorribili sia su gomma sia su treno.

A seconda del valico utilizzato, le merci possono raggiungere la Francia, la Svizzera e l'Austria e continuare poi il viaggio verso altre destinazioni in tutta Europa. Pensiamo alla Spagna, alla Gran Bretagna, al Benelux, alla Germania, alla Polonia.

⁴ Qualora si considerassero i volumi trasportati, lo scenario cambierebbe sia per le importazioni con la modalità marittima al 54,6%, gomma 21,7%, condotte 13,6% e ferrovia 10% sia per le esportazioni con la modalità marittima al 45,3% gomma 40,7%, ferrovia 13,4%.

Dalla permeabilità delle Alpi dipende anche la possibilità di centrare gli obiettivi di sostenibilità e, quindi, di shift modale fissati al 2030 e al 2050 dalle politiche europee.

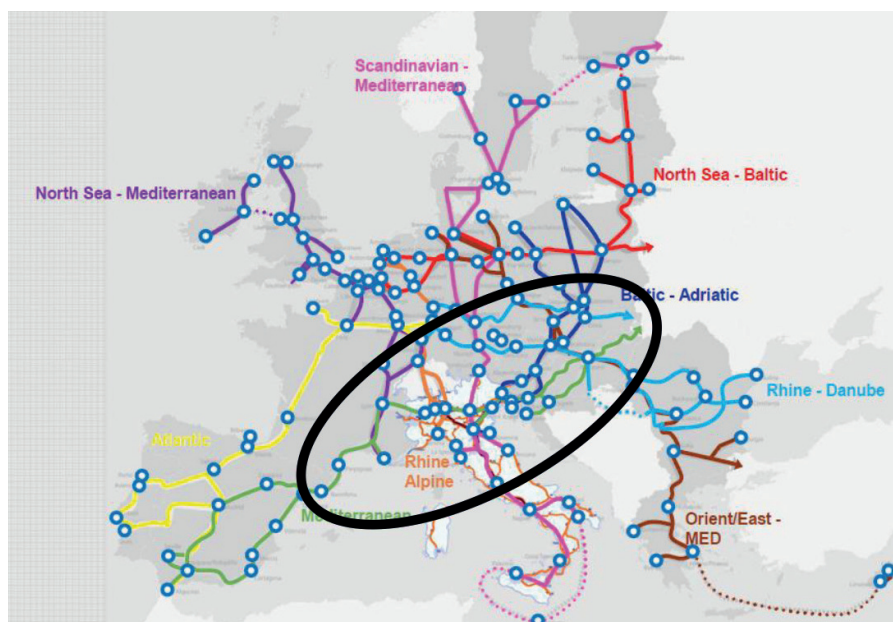
I Corridoi TEN-T

All'interno delle reti TEN-T, istituite dal Regolamento UE 1315/2013, l'UE ha adottato un approccio per "Corridoio" prevedendo 9 *Core Network Corridors* Europei (CNCs) al fine di facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale (*Core Network*) tra i diversi Stati entro il 2030.

L'Italia è geograficamente collocata in una posizione strategica essendo interessata da quattro dei nove Corridoi: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavia-Mediterraneo, il Reno-Alpi e il Mediterraneo.

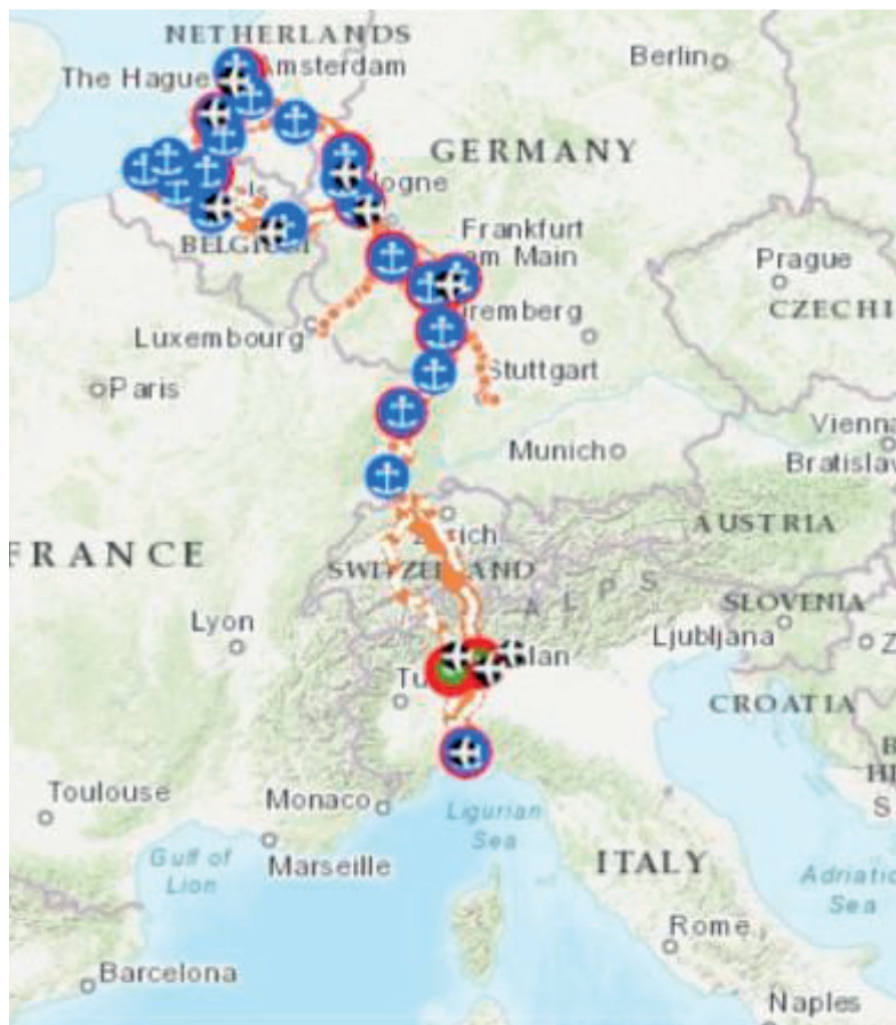
I Corridoi della Rete Centrale costituiscono lo strumento fondamentale per la realizzazione di un'unica area di trasporto europea multimodale e interoperabile.

In quest'ottica, la rimozione dei colli di bottiglia del traffico e lo sviluppo di infrastrutture in grado di aumentare l'efficienza dei sistemi di trasporto e migliorare l'accessibilità ai viaggiatori e alle merci si configurano come azioni necessarie e abilitanti.



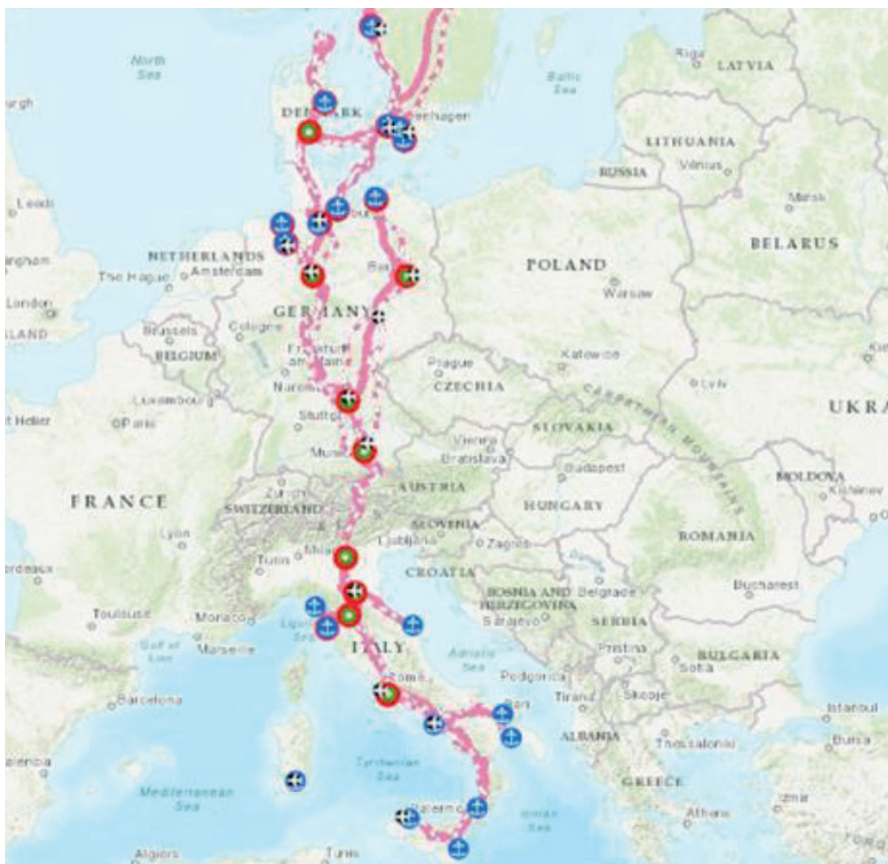
Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Geograficamente, il Corridoio Reno-Alpi collega l'Italia ai porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam attraverso il porto di Genova, Milano, Basilea e la valle del Reno.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Il Corridoio Scandinavo -Mediterraneo connette l'Italia alla Germania attraverso il valico del Brennero. Più in generale, si estende dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi a Stoccolma, attraverso "un'autostrada del mare", passando poi per la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale e arrivando in Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) fino a raggiungere Malta.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Il Corridoio Mediterraneo connette l'Italia ad Ovest con la Francia e ad Est con la Slovenia. Collega altresì i porti della Penisola iberica con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale, la Slovenia e la Croazia.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

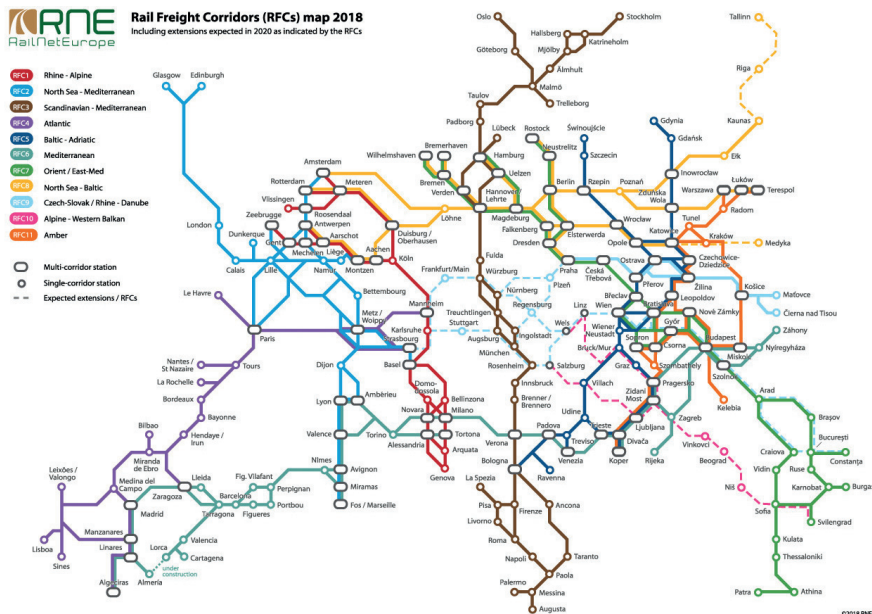
Infine, il Corridoio Baltico-Adriatico collega i porti del Baltico con quelli dell'Adriatico attraversando la Polonia, la Repubblica Ceca, la Slovacchia, l'Austria, la Slovenia e l'Italia. Le porte d'ingresso verso l'Italia sono il valico di Tarvisio al confine con l'Austria e quello di Villa Opicina al confine con la Slovenia, per arrivare al porto di Ancona passando per Udine/Trieste-Venezia-Padova e Bologna.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

I Corridoi Ferroviari Merci

Parallelamente alla politica TEN-T e ai Corridoi multimodali, l'Unione Europea, con il regolamento UE 913/2010, ha istituito i cosiddetti "Corridoi Ferroviari Merci", con ambito d'applicazione limitato al solo trasporto ferroviario merci internazionale, al fine di promuovere e facilitare lo shift modale e di rendere più competitiva tale modalità di trasporto.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

I Corridoi Europei Merci attualmente in esercizio sono undici, quattro dei quali di interesse italiano (Corridoio Reno-Alpi - Corridoio Scandinavo-Mediterraneo - Corridoio Baltico-Adriatico - Corridoio Mediterraneo).

Il Corridoio Reno-Alpi presenta un'estensione di circa 3.900 Km di rete ferroviaria e abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa (denominata "Blu Banana") collegandola al mare del Nord tramite i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo tramite il Porto di Genova.

Relativamente ai traffici transfrontalieri, quelli relativi all'interazione tra Italia e Svizzera si collocano al secondo posto per intensità, immediatamente dietro a quelli tra Germania e Svizzera.

Facendo riferimento alla ripartizione modale media europea, il modal share ferroviario (rapporto tra il volume di merci trasportate tramite ferrovia e il volume totale delle merci trasportate) del Corridoio Reno-Alpi si presenta molto elevato, anche in virtù delle politiche di incentivazione del trasporto ferroviario adottate dal Governo svizzero per ridurre il traffico stradale sui valichi alpini.

Circa il 50% del traffico ferroviario merci internazionale in Italia si sviluppa sul Corridoio Reno-Alpi.

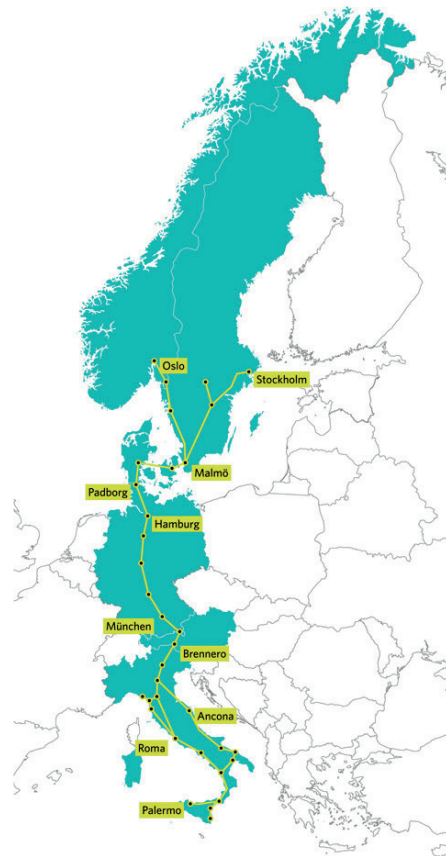
Il modal share ferroviario varia da un 68% per i valichi del Gottardo con punte fino a punte del 90% su Domodossola (Sempione).



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo rappresenta un asse cruciale per l'economia europea. Il Corridoio si snoda tra la Norvegia e la Svezia, nel nord, raggiungendo l'Italia a sud, passando per la Danimarca, la Germania e l'Austria. La superficie totale dei Paesi interessati è di circa 1,6 milioni di km², corrispondenti a circa il 40% della superficie totale dell'UE. La lunghezza complessiva del corridoio è di 7.527 km.

Tenendo conto della geografia delle relazioni commerciali tra i paesi coinvolti, il Corridoio può essere suddiviso in due macro-sezioni: quella settentrionale, che collega i paesi scandinavi con la Germania e con i principali mercati dell'Europa centrale, e quella meridionale che connette la Germania all'Italia via Brennero. I progetti infrastrutturali più rilevanti sono il Tunnel di Base del Brennero e il *Fehmarn Belt Fixed Link* (tunnel sottomarino) tra la Danimarca e la Germania.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Il Corridoio Baltico Adriatico presenta un'estensione di circa 5.200 km di linee ferroviarie che collegano il Mar Baltico al Mar Adriatico, connesse a circa 80 tra terminali multimodali e porti marittimi che servono bacini industriali come la Slesia, Ostrava, Vienna, Bratislava, il Veneto e Bologna.



Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Infine, il Corridoio Mediterraneo costituisce il più importante asse di connessione ferroviario merci orizzontale europeo, estendendosi per 7.779 km dalla Spagna al confine dell'Unione Europea, collegando il bacino del Mediterraneo con l'Europa Centrale e con l'Ucraina.

Per questo motivo ha un elevato potenziale per acquisire quote rilevanti dei flussi di traffico Europa-Asia, sebbene attualmente minacciate dalla guerra Russia-Ucraina.

Nel suo percorso da Est a Ovest, è interconnesso con altri sette Corridoi Ferroviari delle Merci e attraversa tre delle quattro principali aree manifatturiere d'Europa: Catalogna, Auvergne-Rhone-Alpes e Piemonte-Lombardia.

Infine, il Corridoio Mediterraneo costituisce per l'Italia un'importante connessione logistica con la Francia ad ovest e con la Slovenia ad est, attraversando alcune tra le regioni italiane economicamente più avanzate, includendo i porti di Venezia e Trieste.



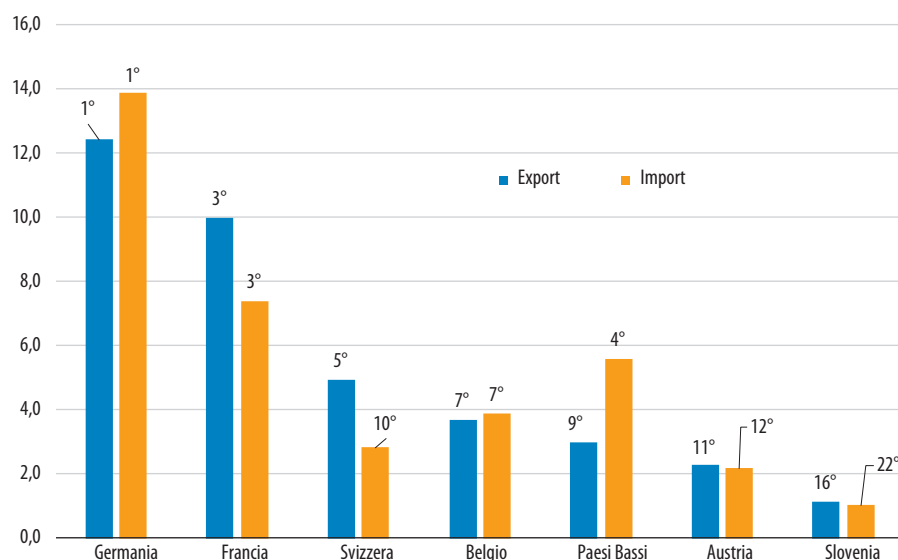
Fonte: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

In questo quadro, Germania e Francia rappresentano i primi due paesi europei come mercati di destinazione e di fornitura per le imprese italiane.

Paesi Bassi e Belgio costituiscono, invece, due importanti hub logistici per le merci europee, il primo per le forniture extra-Ue e il secondo come canale distributivo dei prodotti farmaceutici europei.

Rilevante, poi, è anche il rapporto commerciale con la Svizzera come mercato di destinazione delle merci italiane, mentre molto più contenuto il peso di Austria e Slovenia.

Rilevanza per l'Italia degli scambi con i paesi sui corridoi TEN-T



	EXPORT		IMPORT	
	MLD di euro	In %	MLD di euro	In %
Mondo	622,6	100,0	654,2	100,0
Germania	77,4	12,4	90,7	13,9
Francia	62,3	10,0	48,4	7,4
Svizzera	30,9	5,0	18,4	2,8
Belgio	22,9	3,7	25,6	3,9
Paesi Bassi	18,5	3,0	36,5	5,6
Austria	14,3	2,3	14,2	2,2
Slovenia	7,0	1,1	6,7	1,0

Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati ISTAT

La rilevanza delle relazioni economiche dell'Italia con la Germania rende particolarmente importante la questione del fluido attraversamento del Valico del Brennero, posto lungo il Corridoio Scan-Med, che oggi assorbe la quota più consistente dei volumi di merci trasportate attraverso l'intero arco alpino ma su cui insistono notevoli problemi di circolazione legati alle limitazioni imposte dal Tirolo sul transito dei veicoli pesanti e ai ridotti margini di capacità dell'attuale asse ferroviario per trasferire le merci dalla strada alla rotaia.

Oggi circa il 70% dei flussi di merci transalpini viaggia su strada e la restante parte su ferrovia. L'unica frontiera dove si registra una distribuzione modale inversa è quella svizzera, dove complessivamente più del 70% delle merci viaggia su treno a seguito anche di una politica molto decisa interna ed esterna ai confini nazionali che da anni la Confederazione elvetica persegue nella promozione della modalità ferroviaria.

Per assicurare la permeabilità dell'intero arco alpino, risultano essenziali gli investimenti per l'ammodernamento delle infrastrutture sia stradali sia ferroviarie per efficientare entrambe le modalità di trasporto e consentire un concreto shift modale.

Guardando al futuro, già solo ipotizzando il mantenimento delle attuali dinamiche di crescita degli scambi commerciali con l'Europa attraverso le Alpi, risulta necessario valutare se le infrastrutture esistenti (o in corso di realizzazione), stradali e ferroviarie, saranno in grado di gestire in modo efficiente i flussi di merci attesi oppure se siano necessarie altre infrastrutture. Già oggi il rischio di saturazione delle infrastrutture è molto elevato in alcuni contesti, come ad esempio l'autostrada A22 Modena-Brennero e il Traforo del Frejus nell'attraversamento su strada, quest'ultimo soprattutto in relazione alla chiusura del Monte Bianco pianificata nei prossimi anni.

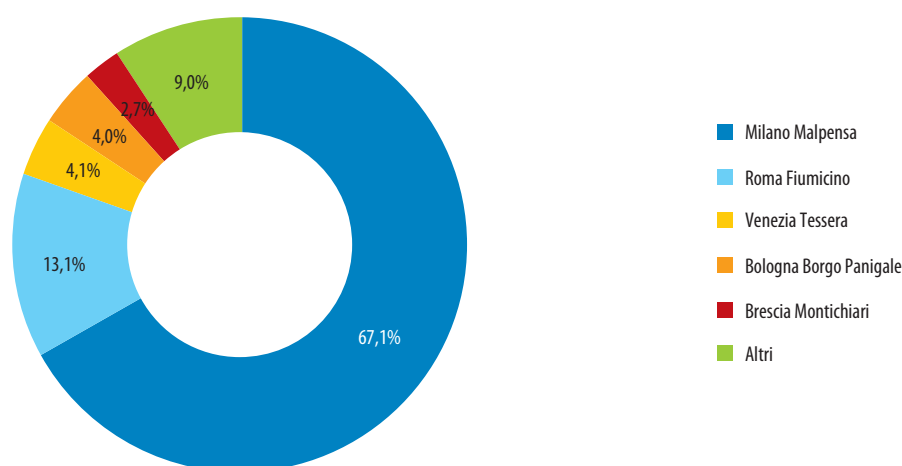
I confini italiani sono interessati da alcune grandi e decisive opere di sviluppo e manutenzione infrastrutturale i cui tempi e modalità di realizzazione segneranno il destino dei traffici e dell'economia italiana: il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione; le aperture della Galleria di base del Brennero e del Terzo Valico dei Giovi; il raddoppio autostradale del Frejus; la chiusura del tunnel del Monte Bianco per tre mesi all'anno per i prossimi 18 anni.

Il Centro Studi di Confindustria ha stimato l'impatto economico della chiusura del traforo del Monte Bianco, prevista da settembre a dicembre 2023, pari al -0,54% del valore aggiunto della regione Valle d'Aosta. Nell'ipotesi che questo effetto negativo si prolungasse per 18 anni consecutivi, l'impatto cumulato sul valore aggiunto della Valle d'Aosta sarebbe nell'ordine di grandezza di -10 punti percentuali e di -3 nelle altre regioni del Nord-Ovest.

Porti e aeroporti

Con particolare riferimento ai mercati extraeuropei, si confermano in sviluppo i traffici con l'America (in particolare Stati Uniti) e Asia. Strategici sono dunque gli interventi infrastrutturali necessari ad adeguare la portualità italiana e i nodi aeroportuali⁵.

Nel 2022 il cargo aereo – che anche durante gli anni del Covid ha dimostrato capacità di adattamento e resilienza – ha uguagliato i livelli di traffico pre-pandemia. I due terzi dei volumi complessivi (67,1%) sono transitati sullo scalo di Malpensa; segue poi lo scalo di Fiumicino, con il 13,1% del mercato, Venezia con il 4,1%, Bologna con il 4,0%, Brescia con il 2,7% e Altri con il 9,0%.



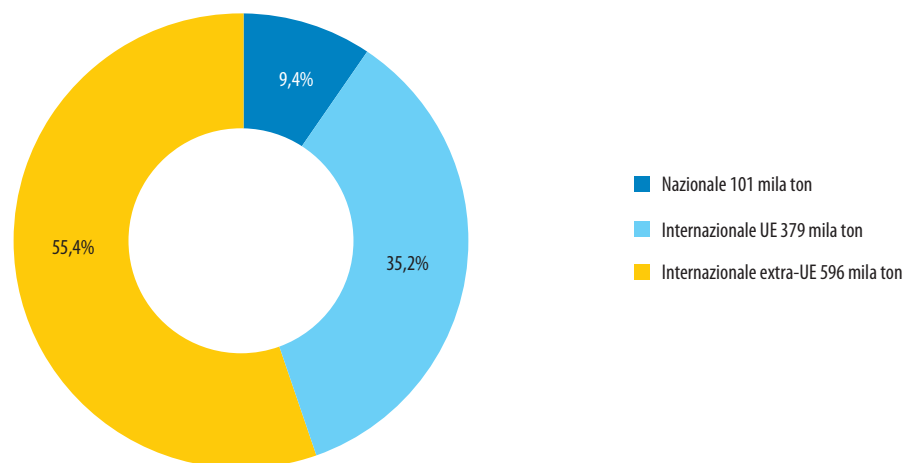
**Traffico commerciale CARGO
2022 vs 2021
distribuzione traffico per aeroporto**

Fonte: ENAC, Annuario 'Dati di traffico 2022'

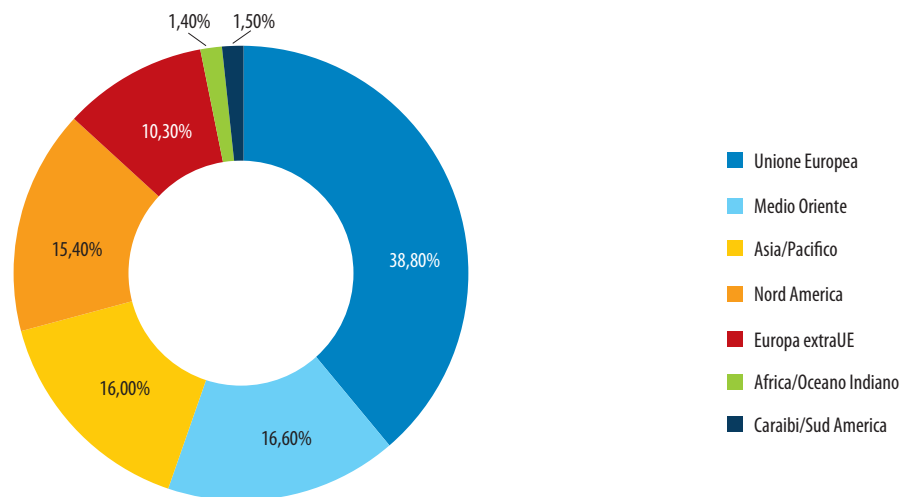
⁵ <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/380/index.html>

Se da un lato si dà atto che è lo stesso mercato a condurre ad una “fisiologica” concentrazione dei volumi di attività su un numero limitato di scali, dall’altro lato si rileva che l’*air cargo*, e in particolar modo il segmento *courier*, poggia per sua stessa natura su pure logiche di mercato le quali, stante anche la morfologia del Paese, hanno condotto ad una parcellizzazione dei volumi e a una distribuzione degli stessi sull’intero territorio nazionale.

Quanto alla composizione del cargo aereo per area geografica, più della metà dei volumi, il 55,4%, ha viaggiato su tratte extra-UE; il 35,2% su tratte UE e il restante 9,4% su tratte nazionali. All’interno del segmento extra-UE, i principali mercati di origine e destinazione sono quelli del Medio Oriente, seguito da quelli dell’area Asia/Pacifico e quelli del Nord America.



**Traffico internazionale CARGO 2022
distribuzione per area geografica**



Fonte: ENAC, Annuario 'Dati di traffico 2022'

Rilevante il ruolo del segmento nel trasporto dei beni di lusso: a fronte di una quota dello 0,5% dei volumi di merce che ogni anno viaggia da/per l'Italia per via aerea, si registra una percentuale di oltre il 20% in termini di valore⁶. Insostituibile, inoltre, la funzione del mezzo aereo nel trasporto di beni deperibili, tra cui le eccellenze del *made in Italy*.

⁶ Banca d'Italia, "Indagine sui trasporti internazionali di merci", 2021.

Mediterraneo

Nelle rotte dei traffici merci internazionali, il nostro Paese può giocare un ruolo primario grazie ad una rinnovata centralità strategica del Mediterraneo.

Il Mediterraneo, infatti, rappresenta il punto di snodo e di approdo verso i mercati del Nord Europa e dell'Area MENA (l'area di Pil e di commercio più grande al mondo), la porta per l'Africa e un hub per la sponda Atlantica degli Stati Uniti.

Negli ultimi 15 anni il commercio estero (import ed export) dei principali Paesi del mondo (USA e Cina) e dell'Europa (Germania, Italia e Francia) verso i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e del Golfo (Area MENA – Middle East and North Africa) è in costante crescita.

Il canale di Suez, dopo il raddoppio, rappresenta il principale snodo del traffico marittimo mondiale:

- ♦ attraverso di esso transita l'8-10% del traffico mondiale;
- ♦ è in costante crescita: il bilancio del 2022 ha chiuso con il fatturato più alto della sua storia, 7,42 miliardi di euro rispetto ai 5,85 del 2021; e con il tasso di transito più rilevante di sempre pari a 23.869 navi sulle 20.694 del 2021, con un aumento del 15,4%. I mesi del 2023 hanno registrato continui record di traffico, soprattutto per il transito delle petroliere.
- ♦ ha un traffico quasi quadruplo rispetto al canale di Panama.

Lo stesso incomincia ad essere preferito anche nei collegamenti tra Cina e Stati Uniti; la rotta che passa da Suez consente maggiori "toccate" in Paesi diversi e tale preferenza è altresì accentuata dal fenomeno del gigantismo navale.

L'attuale crisi del Mar Rosso ne ha ulteriormente evidenziato la valenza strategica per la fluidità dei traffici, di convenienza economica e di tempistica, rispetto ad altre soluzioni.

Il bacino del Mediterraneo offrirebbe opportunità economiche per l'intera Unione europea. Manca però una "*strategia mediterranea*" dell'Unione europea, anche alla luce delle recentissime criticità che stanno interessando il Mar Rosso.

Infine, nel quadro di un potenziamento dei traffici marittimi acquista assoluta rilevanza lo sviluppo della retro-portualità, tema ancora poco efficacemente trattato.

Ultimo miglio

Rispetto a questi contesti infrastrutturali, emerge poi l'esigenza di interventi di connessione e di ultimo miglio tra porti/terminali e reti (in particolare ferroviarie) e di rafforzamento delle reti (anche stradali) in zone ad alta congestione, soprattutto al Nord, e a variabile marginalità al Centro (meno elevata) e al Sud (molto più diffusa).

C'è poi una forte esigenza di declinare in modo appropriato il tema della sostenibilità della *city logistics*, per evitare di continuare a rincorrere soluzioni inapplicabili o poco efficaci, dove occorre individuare una nuova forma di gestione dello spazio urbano, più collaborativa e più adatta a soddisfare le esigenze dei diversi attori in gioco che, lato operatori del trasporto merci, non possono essere identificati nei soli corrieri che trasportano merci di piccole dimensioni più che altro legate all'*e-commerce*.

Vanno contestualmente ottimizzati i flussi di persone e merci all'interno delle aree urbane, pensate regolamentazioni di accesso più razionali e possibilmente più omogenee nei diversi territori, capaci di coniugare l'operatività logistica quotidiana e la riduzione dell'impatto ambientale della distribuzione delle merci di ultimo miglio.

3. INDUSTRIA, TRASPORTO MERCIE LOGISTICA



3.1 Politiche strategiche per le infrastrutture logistiche e di trasporto

Il settore delle infrastrutture logistiche è da sempre considerato di fondamentale interesse per lo sviluppo dell'economia nazionale, interesse ancor più vivo a seguito della crisi mondiale dovuta al propagarsi della pandemia COVID-19. È quindi più che mai importante in questo periodo storico seguire e consolidare le strategie politiche già elaborate all'interno dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, in particolar modo il quadro concettuale e gli obiettivi perseguiti dal Governo a seguito dell'approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare al PNRR (PNC).

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2023 *"Strategie per infrastrutture, la mobilità e la logistica"* rappresenta il documento principale di pianificazione della mobilità, individuando le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, i cui interventi sono valutati meritevoli di finanziamento, in coerenza con le linee programmatiche definite.

Al fine di promuovere un percorso di vera maturazione, coerentemente con le priorità politiche dell'Unione Europea, che si basano principalmente sulla lotta al cambiamento climatico e sulla transizione digitale, allo scopo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile promossi dall'Agenda ONU 2030, dal *Green Deal Europeo* e dal pacchetto di riforme *"Fit for 55"* proposto dalla Commissione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avallato, negli ultimi periodi, importanti innovazioni normative e regolamentari volte ad inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali, operando con l'obiettivo di una visione sempre più unitaria e integrata della programmazione, del finanziamento e della realizzazione di tutte le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza.

È quindi più che mai importante, in questo periodo storico, seguire e consolidare le strategie politiche relative alle infrastrutture logistiche già adottate in precedenza, adattandole ad un approccio integrato e multi-disciplinato alla transizione ecologica e digitale; in un quadro generale della programmazione delle infrastrutture coerentemente con il regime transitorio previsto dall'art. 201, comma 9 e dall'art. 216, comma 2, del Codice dei Contratti pubblici, di cui al D. Lgs. n. 50/2016, ormai superato dal nuovo Codice dei contratti pubblici di cui al D. Lgs. n. 36/2023.

All'interno dell'Allegato Infrastrutture DEF 2023 viene, pertanto, evidenziato come il 2023 rappresenti un periodo di transizione normativa, durante il quale è mutato l'impianto sino ad oggi utilizzato per le azioni di pianificazione e programmazione; la nuova disciplina è infatti dettata dall'art. 39 del D. Lgs. n. 36/2023 (Nuovo Codice dei Contratti Pubblici), entrato in vigore il 1° aprile 2023, e diventato efficace dal 1° luglio 2023, con l'abrogazione del D. Lgs. n. 50/2016, in base al quale si stabilisce che il Governo debba qualificare un'infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale con delibera del Consiglio dei Ministri, in considerazione dei seguenti requisiti: rendimento infrastrutturale, costi, obiettivi e tempi di realizzazione dell'opera, sentite le Regioni interessate, ovvero su proposta delle Regioni al Governo, sentiti altresì i Ministri competenti, prevedendo al contempo che l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale sia inserito nel Documento di Economia e Finanza (DEF).

La disciplina recata dal citato art. 39 si sostituisce al quadro regolatorio dettato in materia dal Codice del 2016, che attraverso gli artt. 200-203, stabiliva una nuova disciplina per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, basata sull'adozione

dei due fondamentali strumenti di pianificazione e programmazione rappresentati dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e dal Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), quest'ultimo non ancora adottato.

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo strumento normativo che delinea il nuovo percorso di pianificazione e programmazione, il MIT, attraverso l'Allegato Infrastrutture al DEF del 2023, ha l'obiettivo di definire le nuove linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture di propria competenza, sulla base delle quali verranno individuati, successivamente, la nuova pianificazione e il nuovo quadro delle priorità, declinando il programma dei finanziamenti e le tempistiche di realizzazione degli investimenti.

Nel documento, come anticipato, si richiamano le metodologie di selezione delle opere prioritarie finora utilizzate. L'Allegato evidenzia, pertanto, quale primario obiettivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la volontà di perseguire un processo di pianificazione e programmazione che garantisca, oltre alla corretta visione di sviluppo del Paese, anche tempi certi di realizzazione degli investimenti infrastrutturali grazie a un corretto processo di programmazione e a procedure snelle e veloci, tenendo nella dovuta considerazione la tutela del territorio, dei beni culturali e dell'ambiente, senza rallentare l'iter di realizzazione delle opere e cercando di evitare il continuo commissariamento delle stesse.

Tra le misure più significative che dovrebbero ridurre i tempi di incertezza e rallentamento, l'Allegato segnala sia l'obbligatorietà delle clausole della revisione prezzi nei contratti di appalto, sia l'estensione, nella Legge di Bilancio 2024, del meccanismo di compensazione a favore di tutte le stazioni appaltanti per tutto l'anno 2023, già introdotto nel 2022 con l'art. 26 del DL n. 50/2022 "Decreto Aiuti", coadiuvato da uno stanziamento aggiuntivo di 10 miliardi di Euro⁷.

Nell'Allegato si evidenzia che le modalità di selezione e di individuazione delle infrastrutture e dei programmi di intervento prioritari rivestono un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e programmazione degli investimenti.

Il documento sottolinea che l'attività di selezione e scelta delle infrastrutture è avvenuta in questi anni attraverso metodologie standardizzate, descritte a livello generale nelle "Linee Guida degli investimenti del 2017".

Il documento, inoltre, ricorda che, a partire dal livello generale, sono state successivamente emanate le Linee Guida settoriali, definite in collaborazione con la Banca Europea degli Investimenti (BEI).

Al fine di assicurare una maggior intermodalità, il Governo ritiene necessario un coordinamento tra i singoli documenti strategici settoriali e, in particolare, l'organizzazione del Documento strategico relativo alla realizzazione degli interventi ferroviari con quello concernente le opere stradali. Al tal riguardo, nell'Allegato si osserva che lo sviluppo degli interventi della rete ferroviaria non può prescindere da un correlato adeguamento della rete stradale, dal momento che le strade costituiscono una modalità di trasporto autosufficiente, diretto e capillare come, ad esempio, quello della rete merci.

Quanto alla progettazione e alla valutazione ex ante, vengono poi richiamate le "Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del

⁷ L'arco temporale si riferisce alla erogazione delle risorse di cassa prevista dalla legge di Bilancio. Sono ammessi al fondo solo gli appalti dell'anno 2023

PNC" approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 29 luglio 2021. Con riferimento al processo di valutazione ex-post, invece, si ricorda che esso rappresenta, ai sensi dell'art. 2 del DPCM 3 agosto 2012, l'attività sistematica finalizzata a misurare gli impatti delle opere realizzate, allo scopo di migliorare l'efficienza del processo programmatico e la complessiva efficacia degli investimenti pubblici.

Viene, infine, evidenziato che, in attesa della conclusione della fase di transizione avviata con l'entrata in vigore del nuovo Codice dei contratti pubblici, si intendono recepire i nuovi indirizzi politici e strategici e dare avvio ad un processo di rivisitazione dei documenti metodologici, con l'obiettivo di confermare le parti ritenute coerenti rispetto alle nuove linee programmatiche.

Con stretto riferimento alle infrastrutture logistiche, l'Allegato ricorda che nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) è presente la rete stradale e autostradale di rilevanza nazionale e internazionale che si estende per circa 30.600 km (rete stradale e autostradale nazionale), compresi 13 valichi alpini. Da tale rete è stata definita la sottorete dello SNIT di primo livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T "Core" e "Comprehensive" non presenti nello SNIT di primo livello come definito nel PGTL del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi 15 anni.

Con più specifico riferimento ai trasporti di persone e merci, l'Allegato reca una ricognizione diacronica dell'andamento dei diversi settori, rispettivamente ferroviario (urbano ed extra), marittimo e aereo.

In tale contesto, comparando i dati sulla domanda del servizio di trasporto nei periodi immediatamente precedenti e successivi allo scoppio della pandemia, quanto alle merci, l'Allegato sottolinea che nel 2020 si è verificata una diminuzione dei volumi trasportati pari al 3%, con un successivo aumento del 13% nel 2021.

Un analogo andamento caratterizza anche il trasporto merci via mare, con un incremento dell'8,4% delle merci trasportate. Particolarmente rilevanti sono i dati sulle rinfuse liquide e solide, rispettivamente equivalenti a + 4,4% e + 15,2% per l'anno 2020. Anche la movimentazione dei container ha conosciuto un incremento rispetto al 2020, pari al 5,7%.

Infine, il trasporto aereo merci segna un recupero rispetto al periodo pre-pandemico quasi totale.

In questo contesto trasportistico, è fondamentale richiamare un focus di rilevante interesse, finalizzato a descrivere l'andamento delle attività di programmazione e progettazione dell'opera, così come i principali elementi che ne caratterizzano il progetto, quale la realizzazione del ponte dello Stretto di Messina.

L'opera di collegamento tra la Regione Sicilia e la penisola italiana è considerata un'opera prioritaria e di preminente interesse nazionale; finalizzata al completamento delle reti transeuropee di trasporto richiamate dal Regolamento Europeo n. 1315 dell'11 dicembre 2013, inserendosi all'interno del Corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo. La sua realizzazione è ritenuta pertanto funzionale al processo di integrazione europeo di libera circolazione dei cittadini e della politica dei trasporti (disciplinata all'art. 4, paragrafo 2, lettera g del sopra citato Regolamento Europeo), e nel titolo VI del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, (Artt. 90-100). Inoltre, la realizzazione del collegamento, oltre ad abbattere sensibilmente i tempi di percorrenza, avrà un impatto significativo sulla riduzione della CO₂ e degli altri gas climalteranti, generati dalle attuali modalità di attraversamento,

oltre a rappresentare un elemento significativo sotto il profilo della politica europea di coesione, contribuendo a ridurre il divario fra le Regioni e caratterizzandosi come un vero e proprio simbolo della mobilità del futuro, date le sue caratteristiche ingegneristiche uniche al mondo.

Pertanto, in considerazione dell'importanza dell'opera, l'Allegato infrastrutture comunicherà, annualmente, lo stato di sviluppo della stessa, aggiornandone i dati procedurali, lo stato di avanzamento progettuale ed esecutivo, i fabbisogni finanziari e le risorse economiche stanziare nel corso della realizzazione. Tale procedura sarà altresì estesa alle opere infrastrutturali complementari e necessarie al completo sviluppo del collegamento.

Con riferimento al costo stimato dell'opera, l'Allegato evidenzia che i lavori infrastrutturali che dovranno essere portati a realizzazione saranno quelli già ricompresi nell'oggetto del contratto di concessione, comprendenti l'attraversamento dello specchio d'acqua e le connessioni a terra alle strutture esistenti. A queste si dovranno sommare opere complementari, di miglioramento e ottimizzazione delle connessioni con le reti infrastrutturali attuali, sia ferroviarie che stradali, da far realizzare a RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A.

Il costo totale dell'opera risulta, pertanto, di 13,5 miliardi di euro. Si stima, inoltre, che le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, avranno un costo di 1,1 miliardi di euro. Le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali, invece, verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con ANAS.

Il punto di partenza delle risorse economiche previste a favore del progetto relativo al Ponte sullo Stretto è la Legge di Bilancio, varata lo scorso 30 dicembre 2023, che prevede una serie di stanziamenti per l'imponente collegamento pari a un totale di 11,6 miliardi di euro per il periodo che va dall'anno 2024 all'anno 2032. La maggior parte di essi, per una somma pari a 9,3 miliardi, saranno stanziati dalla finanza pubblica; circa 1,6 miliardi dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) destinato alle regioni di Sicilia e Calabria e i restanti fabbisogni economici dal FSC per le Amministrazioni centrali. Con riferimento agli investimenti previsti per l'anno corrente, le cifre provenienti dalle tre fonti sopra menzionate sono rispettivamente di: 607mila, 130mila e 70mila euro.

Gli altri eventuali finanziamenti che provvederanno alla realizzazione dell'opera saranno costituiti dalle risorse messe a disposizione a seguito delle interlocuzioni con finanziatori istituzionali, quali la Banca Europea degli Investimenti (BEI) e Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e le sovvenzioni relative al programma *Connecting Europe Facility* (CEF).

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2023 affronta, inoltre, il tema del finanziamento per interventi urgenti di manutenzione straordinaria di ponti e viadotti, sia sulla rete nazionale, sia sulla rete infrastrutturale in gestione di Province e Città Metropolitane. Allo stesso tempo, il MIT, con il Decreto ministeriale n. 493 del 3 dicembre 2021, ha adottato le nuove Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti. Nello specifico, segnala che nella messa in sicurezza di tali opere d'arte, particolare cura sarà dedicata all'ottimizzazione generale del sistema trasportistico, in special modo alle operazioni dedite alla concretizzazione della progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture come, ad esempio, quei viadotti sottoposti a vincolo paesaggistico o monumentale che potranno essere adibiti ad un diverso tipo di mobilità. Nella valutazione degli investimenti si terrà conto della maturità progettuale dell'opera e della rispondenza alle vigenti Linee Guida Operative per la valutazione degli investimenti pubblici, in particolare del settore ferroviario e stradale.

Un'apposita sezione è dedicata all'obiettivo di promuovere l'intermodalità, all'interno della quale occupano una parte rilevante le strutture interportuali, volte a consentire l'incontro efficiente ed efficace di diverse modalità di trasporto (autotrasporto, treno e, in alcuni casi, nave), con lo scopo di tutelare una continua funzione del trasporto merci a prescindere dalla tipologia di vettore.

Al riguardo, la Commissione Trasporti della Camera dei deputati sta esaminando la nuova Proposta di Legge AC 703 proprio in tema di riforma della legge n. 240 del 7 agosto 1990.

Il documento mette, inoltre, a fuoco un altro tema centrale per il trasporto logistico, quello rapido di massa (TRM): argomento chiave sia per migliorare le politiche di Rigenerazione Urbana, sia per un maggior sviluppo sostenibile. Nell'Allegato si evidenzia che sia il PNRR (vedere in particolare la Componente 2 della Missione 2), sia la Legge di Bilancio del 2022 (art. 1, comma 393) hanno stanziato considerevoli risorse per lo sviluppo del TRM, destinate in particolare ad implementare le linee metropolitane e quelle ferroviarie urbane e sub-urbane; per gli interventi ferroviari sono state stanziati risorse pari a circa 8,7 miliardi di euro recepite nel vigente Contratto di Programma Investimenti con RFI.

Tra le altre priorità indicate dal MIT nell'Allegato è rilevante sottolineare il potenziamento del sistema portuale nazionale, soprattutto in considerazione della posizione centrale che l'Italia assume all'interno del Mar Mediterraneo. Risulta, per questo motivo, fondamentale che il sistema portuale vada a integrarsi con i corridoi TEN-T al fine di sostenere il più ampio soddisfacimento della domanda di servizi che viene dal settore armatoriale. Al riguardo il documento ricorda la modifica intervenuta nel 2022 all'art. 18 della legge n. 84 del 1984 in ordine alle procedure di assegnazione delle concessioni demaniali nelle aree portuali. Sempre a questo proposito il documento ricorda anche come sia stato già avviato, anche con le misure del PNRR, sia il *cold ironing* sia la pianificazione per l'uso sostenibile delle risorse marine.

Al fine di migliorare l'assetto infrastrutturale e trasportistico logistico, l'Allegato fa anche una panoramica dei principali programmi pianificati e attuati sul piano delle infrastrutture digitali. A tal riguardo, sono in corso programmi di interventi di manutenzione sul demanio portuale (come ad esempio, banchine, piazzali e darsene); digitalizzazione dei porti e sviluppo della piattaforma logistica nazionale, completamento dell'ultimo e del penultimo miglio ferroviario di connessione con i porti, completamento dell'ultimo miglio stradale, accessibilità marittima, resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico, servizi di primo sbarco per crociere e trasporto passeggeri, attività industriali nei porti e aumento selettivo della capacità portuale.

Come noto, il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) italiano prevede 132 investimenti e 63 riforme, cui corrispondono 191,5 miliardi di euro finanziati dall'Unione europea attraverso l'RRF, suddivisi tra 68,9 miliardi di sovvenzioni a fondo perduto e 122,6 miliardi di prestiti, da impiegare nel periodo 2021-2026 attraverso l'attuazione del Piano.

L'Italia integra il PNRR con il Piano nazionale per gli investimenti complementari, con risorse aggiuntive pari a 30,6 miliardi. Queste fonti finanziano un portafoglio di investimenti più ampio che è monitorato dall'Ufficio Studi della Camera dei Deputati.

Con riferimento agli interventi relativi alle infrastrutture strategiche, prioritarie e non prioritarie, la stima di costo totale, aggiornata al 31 agosto 2023, ammonta a 447,8 miliardi di euro, di cui:

- ♦ circa 221 miliardi per opere commissariate o inserite nella programmazione PNRR-PNC;
- ♦ 190 miliardi per altre priorità;
- ♦ 36,6 miliardi per infrastrutture strategiche non prioritarie.

Concentrandoci unicamente sulle infrastrutture strategiche e prioritarie, si osserva, rispetto alla precedente rilevazione aggiornata a maggio 2022, un incremento di costo di circa 54,1 miliardi, passando da 357,1 miliardi a 411,2 miliardi, pari alla percentuale del 15% in più.

Tale variazione di costo è determinata principalmente dall'adeguamento dei prezzi e dall'inserimento in programmazione di alcune priorità indicate dal Governo; in particolare, la realizzazione del Ponte sullo Stretto e delle opere complementari.

Con riferimento all'ammontare complessivo dei 411 miliardi di euro sopra menzionati, destinati alle opere strategiche e prioritarie, le suddette risorse sono state distribuite come di seguito:

- ♦ 220,8 miliardi, pari alla percentuale del 53,7% sul totale, riferiti al costo delle 48 infrastrutture prioritarie commissariate, ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (47 opere) e dell'art. 206 del DL 34/2020 (1 opera, rappresentata dagli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25), e di quelle opere inserite nella programmazione PNRR-PNC;
- ♦ 190,4 miliardi, equivalenti alla percentuale del 46,3%, destinati ad altre priorità, non commissariate e non inserite nella programmazione del PNRR-PNC.

Dei circa 220 miliardi sopra menzionati, è rilevante distinguere i seguenti costi:

- ♦ 88,1 miliardi di Euro destinati ad opere commissariate non appartenenti al PNRR-PNC;
- ♦ 63,7 miliardi relativi alle opere commissariate appartenenti al PNRR-PNC;
- ♦ 69 miliardi ai lavori contenuti nel PNRR-PNC non commissariati.

Il costo complessivo delle infrastrutture di trasporto, in particolar modo di quelle ferroviarie, stradali e autostradali, metropolitane, tranviarie, portuali, aeroportuale, di ciclovie e del Ponte sullo Stretto ammonta a circa 400 miliardi di euro, ovvero il 97% del costo totale, di cui già si dispone per una cifra pari a 271 miliardi, i quali consentono una copertura del 68% della stima prevista.

Le voci di maggiore costo sono rappresentate da:

- ♦ 183,3 miliardi destinati alle opere ferroviarie, pari al 45% del costo di tutte le infrastrutture prioritarie, con una copertura finanziaria equivalente al 61%, ossia 111,8 miliardi di euro;
- ♦ 124,9 miliardi per strade e autostrade, pari al 30% della cifra totale prevista, dotata di una copertura finanziaria del 75% (93,3 miliardi).

Il costo delle restanti infrastrutture di trasporto prioritarie (metropolitane, tranvie, porti, aeroporti, ciclovie e Ponte sullo Stretto) ammonta a 91,3 miliardi, pari al 22% del costo totale previsto, con una copertura finanziaria del 72%; mentre

la spesa delle altre infrastrutture prioritarie (MO.S.E., infrastrutture idriche e edilizia pubblica per il potenziamento e la manutenzione dei presidi di pubblica sicurezza) ammonta a 11,7 miliardi, quali il 3% dei costi totali previsti, con una copertura finanziaria pari al 98% del totale a loro destinato, equivalente a oltre 11 miliardi.

Se, nell'ambito della programmazione relativa al PNRR-PNC, ci riferiamo alle sole infrastrutture prioritarie, il costo, aggiornato al 31 agosto 2023, ammonta a 132,7 miliardi di euro, in aumento:

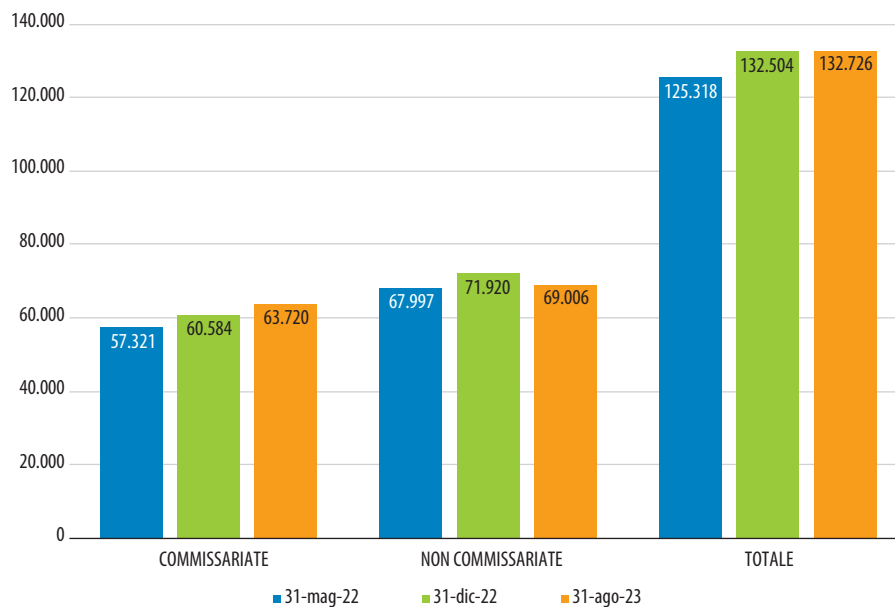
- ♦ di 7,4 miliardi (+5,9%) rispetto alla rilevazione al 31 maggio 2022 che individuava una spesa di 125,3 miliardi;
- ♦ di 222 milioni (+0,2%) rispetto alla rilevazione aggiornata al 31 dicembre 2022 (presentata con il primo rapporto intermedio) che individuava una spesa di 132,5 miliardi.

Tale variazione di costo è determinata principalmente dall'adeguamento dei prezzi.

Con riferimento al costo complessivo delle infrastrutture prioritarie contenute nella programmazione PNRR-PNC abbiamo:

- ♦ 63,7 miliardi, pari al 48% del totale, sono riferiti al costo delle 48 infrastrutture prioritarie commissariate ai sensi dell'art. 4 del DL 32/2019 (47 opere) e dell'art. 206 del DL 34/2020 (1 opera, rappresentata dagli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25);
- ♦ 69 miliardi, equivalenti al 52%, sono riconducibili a infrastrutture prioritarie non commissariate.

Quanto sopra menzionato è rappresentato nel grafico sottostante.



Costi delle infrastrutture prioritarie PNRR-PNC (in mln €)

Fonte Silos – Camera dei Deputati

Relativamente alle disponibilità finanziarie, al 31 agosto 2023, le disponibilità finanziarie ammontano complessivamente a 105,5 miliardi di euro (98,1 miliardi a maggio 2022 e 102,3 miliardi a dicembre 2022), con un fabbisogno residuo di circa 27,2 miliardi.

Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari all'80% del costo e sono per il 97% pubbliche. Tra le principali fonti di finanziamento si evidenziano le risorse PNRR e PNC, circa 46 miliardi, e quelle del Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (FOI), circa 6 miliardi. Insieme rappresentano il 49% delle disponibilità.

3.2 I servizi di trasporto e logistica come fattore di competitività industriale

Un sistema logistico moderno ed efficiente rappresenta una leva fondamentale per incrementare la competitività del settore manifatturiero e migliorare le prospettive dell'economia nazionale.

Tra industria manifatturiera, trasporti e logistica sussiste un legame inscindibile di interdipendenza funzionale che nel tempo ha subito delle profonde trasformazioni sulla scorta delle dinamiche di mercato e dell'evoluzione degli scambi commerciali.

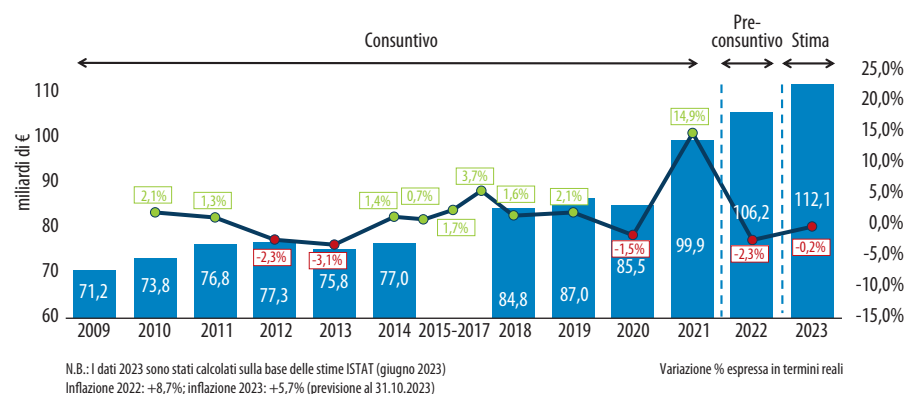
Se in passato la logistica italiana era essenzialmente integrata nella filiera manifatturiera e le aziende gestivano direttamente la catena logistica, si è assistito negli anni ad un progressivo processo di outsourcing che ha spinto l'industria a ricercare all'esterno professionalità terze a cui affidare le attività di trasporto e logistica. Questo processo di esternalizzazione dei servizi ha fatto sì che la logistica fosse considerata alla stregua di una commodity dell'industria.

Nell'ultimo decennio la logistica è molto cresciuta in Italia, arrivando a raggiungere nel 2023 un valore pari a 135,4 miliardi di Euro, l'8,2 % del PIL italiano e con circa un milione e 400 mila di addetti operanti nel settore.

E secondo le previsioni più accreditate, il settore della logistica e dei trasporti registrerà una decisa crescita del fatturato anche nel biennio 2023-2024⁸.

In questo contesto, la logistica in conto terzi si è consolidata come strumento funzionale all'efficienza delle filiere industriali (*supply chain*) e alla loro competitività, ma è riuscita anche ad esprimere una sua autonoma e significativa "dignità" economica.

L'evoluzione del mercato della Contract Logistics - l'andamento del fatturato

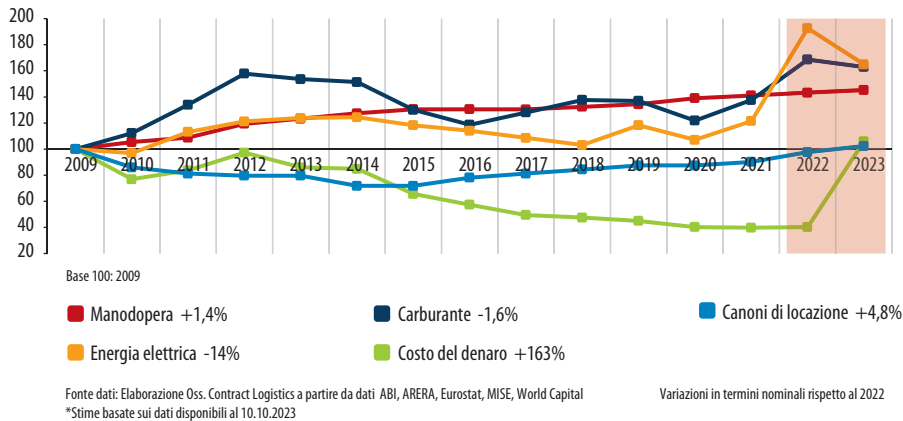


Fonte: Osservatorio Contract Logistics Politecnico Milano, Ottobre 2023

Alla crescita del fatturato del settore ha sicuramente contribuito l'aumento dei costi di alcuni fattori produttivi, accentuatosi nel 2021 ed esploso nel corso del 2022 soprattutto in relazione ai prezzi dell'energia e dei carburanti. Ma è innegabile che esso sia aumentato per il maggior ricorso alla terzizzazione, per l'esplosione dell'e-commerce, e comunque per un progressivo ampliamento dell'offerta di servizi logistici a valore aggiunto.

⁸ Cerved Industry Forecast 2023

Andamento del costo dei fattori produttivi della Logistica



Fonte: Osservatorio Contract Logistics Politecnico Milano, Ottobre 2023

Le potenzialità della logistica nazionale restano tuttavia ancora limitatamente espresse, sicuramente a causa della storica mancanza di una visione strategica italiana sul trasporto merci e sulla logistica, che ha frenato la modernizzazione dei servizi di mobilità delle merci e alimentato dunque il *gap* logistico con i Paesi nostri *competitor* (soprattutto del *Northern Range*).

In particolare, nell'ultimo biennio, si sono resi ben evidenti i limiti delle politiche pubbliche finora attuate che non hanno saputo risolvere alcune problematiche rilevanti per il settore. Le aziende di trasporto e logistica da molto tempo soffrono per la carenza di autisti di mezzi pesanti e di addetti alla logistica e più in generale per la difficoltà a reperire sul mercato le competenze di cui necessitano. Problematiche che hanno contribuito ad alimentare, insieme ad altri elementi quali il forte aumento dei costi dei fattori produttivi, la scarsità di capacità operativa di trasporto rispetto alla significativa ripresa dei volumi, e dunque della domanda di trasporto e logistica, avvenuta dopo la crisi pandemica.

Un altro punto importante in merito alla logistica nazionale, sebbene comprensibile e primariamente riconducibile al prevalente livello dimensionale delle imprese italiane, è da ricondurre all'abitudine di vendita delle imprese produttrici, negli scambi domestici e internazionali, le quali mettono a disposizione degli acquirenti la merce in un luogo concordato lasciando a questi la quasi totalità degli adempimenti generati dalla movimentazione delle merci (incluso il costo del trasporto). Questa tendenza è particolarmente diffusa nella vendita internazionale attraverso il ricorso alla clausola contrattuale "*Ex works*", che importa una gestione della catena logistica di fatto affidata, direttamente o indirettamente, all'acquirente estero.

Appare quindi opportuno creare un sistema "virtuoso", con politiche di sviluppo del sistema logistico italiano basate su una vera e propria politica industriale per le imprese di logistica e di trasporto, che consenta la maturazione di una nuova cultura logistica "nel" e "per il" sistema produttivo nazionale.

La logistica e i trasporti devono sempre meno essere percepiti come mero fattore di costo e il settore del trasporto merci deve essere sempre più visto come un partner con il quale la committenza interagisce e collabora per ottimizzare il processo produttivo e la supply chain grazie all'offerta di servizi ad alto valore aggiunto e ad elevata qualità.









Nella definizione di una politica industriale per la logistica va dunque assecondata e coltivata efficacemente l'interdipendenza tra l'industria, il trasporto merci e la logistica per avvicinare mondi che non possono essere più considerati separati, contrapposti e antagonisti ma, al contrario, sempre più integrati, complementari e alleati, nell'interesse comune di una migliore e più efficiente mobilità delle merci.

3.3 Il sistema logistico in Italia e il suo posizionamento competitivo

In Italia si è affermata una logistica orientata in modo prevalente alla distribuzione, diversamente da quanto è successo nelle altre grandi realtà economiche dell'UE. Prima fra tutte, la Germania dove la logistica industriale ha sempre avuto un peso preponderante mettendo al centro delle sue attività le aziende manifatturiere.

L'analisi delle tipologie di imprese che in Italia operano nel mondo della logistica evidenzia la forte presenza di autotrasportatori e spedizionieri. L'autotrasporto rappresenta circa la metà del fatturato complessivo.

L'evoluzione del mercato della Contract Logistics - Quota di fatturato delle diverse categorie di operatori

CLASSIFICAZIONE	N. AZIENDE 2021 [MGL]	FATTURATO 2021 [MLN €]	% FATTURATO SUL TOTALE
 Autotrasportatori organizzati in società di capitali	11.986	29.339	29,4%
 Autotrasportatori organizzati in società non di capitali	63.327	15.972	16,0%
 Corrieri / Corrieri espresso	606	9.336	9,3%
 Gestori di interporti / terminal intermodali	74	543	0,5%
 Gestori di magazzino	2.998	8.449	8,5%
 Operatori del trasporto ferroviario e combinato strada-rotaia	160	2.014	2,0%
 Operatori logistici	956	12.636	12,7%
 Spedizionieri	1.991	21.580	21,6%
TOTALE	81.998	99.868	

Fonte: Osservatorio Contract Logistics Politecnico Milano, Ottobre 2023

Rispetto agli altri Paesi europei, soprattutto Germania e Olanda, la presenza della componente stradale è molto forte e l'offerta logistica appare meno equilibrata tra i diversi comparti del trasporto merci (strada, ferro, mare, vie navigabili aria, magazzinaggio e attività di supporto, corriere espressi).

L'offerta logistica nazionale risulta molto frammentata, con costi meno competitivi rispetto ai più importanti operatori internazionali.

Nelle classifiche internazionali sulla competitività logistica, si evidenzia il posizionamento non soddisfacente dell'Italia.

Sulla base del *Logistic Performance Index (LPI) 2023* della Banca Mondiale⁹, il nostro Paese occupa il 19° posto a livello globale, con un punteggio complessivo di 3.7.

L'analisi dei singoli indicatori su cui è costruito l'indice mostra, peraltro, un posizionamento ancora peggiore dell'Italia in relazione alla facilità di organizzare le spedizioni internazionali a prezzi competitivi (26°), all'efficienza delle procedure doganali (24°), alla puntualità delle consegne (21°), alla qualità dei servizi logistici (20°), al tracciamento delle consegne (20°).

Le infrastrutture, dunque, non sono il solo tallone d'Achille della logistica italiana.

⁹ Nello scoreboard generale la Germania è al 3° posto, l'Olanda al 4°, il Belgio al 6°, la Francia al 16° <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

Tabella - Logistics Performance Index 2023

COUNTRY	LPI RANK	LPI SCORE	CUSTOMS RANK	INFRASTRUCTURE RANK	INTERNATIONAL SHIPMENTS RANK	LOGISTICS COMPETENCE RANK	TRACKING & TRACING RANK	TIMELINESS RANK
Finland	2	4,2	4	5	1	3	3	1
Germany	3	4,1	7	3	8	3	3	10
Netherlands	3	4,1	7	5	8	3	3	17
Switzerland	3	4,1	2	2	14	2	3	4
Austria	7	4	14	16	4	11	3	1
Belgium	7	4	7	9	4	3	16	4
Sweden	7	4	4	5	26	3	11	4
France	13	3,9	14	19	8	20	16	10
Spain	13	3,9	20	19	8	14	11	4
Italy	19	3,7	24	19	26	20	20	21
Norway	19	3,7	12	16	57	20	29	17
Luxembourg	26	3,6	20	30	14	14	37	46

Fonte: World Bank, LPI 2023

Altri Paesi europei conseguono performance migliori, a riprova del fatto che il sistema logistico europeo è notevolmente sbilanciato verso i Paesi a nord delle Alpi, in particolare, Germania, Belgio, Olanda, Svizzera.

Ciò comporta uno svantaggio competitivo per le imprese italiane, con un costo logistico sempre superiore rispetto ai concorrenti insediati negli hub industriali del Nord Europa, che determina la perdita di traffici e di investimenti esteri, con possibili fenomeni di delocalizzazione industriale, proprio a vantaggio di quei Paesi dove la logistica funziona meglio.

L'Italia è poi al 14° posto nei *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI), che misura la competitività di un sistema portuale e logistico (su 237 Paesi) sulla base del network e della qualità dei servizi di linea offerti dai porti (nel 2007 era al 12° posto)¹⁰.

Eppure, la collocazione geografica dell'Italia è molto favorevole e ancora non è stato sfruttato il ruolo naturale di potenziale "piattaforma logistica" che il Paese ha in un Mediterraneo non più e non solo "ponte" tra l'Europa e il Nord Africa ed il Vicino Oriente, ma anche "nodo di scambio" e "asse logistico" dei flussi commerciali da e per il *Far East*.

Il sistema portuale italiano dovrebbe essere messo nelle condizioni di poter sfruttare la collocazione geografica favorevole del Paese con i giusti investimenti di ammodernamento e di connessione fisica e digitale a favore dell'intermodalità, senza dimenticare il ruolo importante che gli stessi porti del Sud Italia potrebbero giocare per la loro prossimità alla direttrice di traffico Suez- Gibilterra.

I porti italiani dovrebbero ambire a trasformarsi in punti di transshipment alternativi al Nord Africa e a intercettare i flussi dalla Cina, in alternativa al Pireo, oltre che diventare la testa di ponte con il continente africano per l'intera Europa, e a diventare hub di riferimento per l'Europa centrale con i Corridoi TEN-T.

¹⁰ <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> L'indice ha fatto il suo debutto nel 2006 e attualmente è calcolato sulla base di sei parametri: il numero di paesi al quale quello in esame è collegato direttamente, senza transshipment; il numero di toccate navi programmate ogni settimana; la capacità dislocata ogni anno in Teu; il numero di servizi di linea regolari da e per il paese; il numero di compagnie che lo includono nei propri collegamenti; la capacità media in Teu impiegate dai servizi che utilizzano le unità più grandi.

In questo scenario, i retroporti si configurerebbero come elementi moltiplicatori della logistica in generale e una politica mirata dovrebbe implementarli.

La presenza di un rilevante *gap* logistico rischia, dunque, di annullare le notevoli opportunità che la competizione globale, lo sviluppo del commercio e la crescita delle economie emergenti possono offrire al nostro Paese.

L'Italia deve ambire a diventare un hub logistico del Sud Europa.

La stessa Europa ne trarrebbe ampio beneficio, nella rinnovata centralità per i traffici mondiali del Mediterraneo, con una più forte polarità logistica su tale zona, realizzando così una concorrenza più efficace anche con i sistemi logistici-portuali emergenti dei Paesi del Nord Africa.

L'Italia ha una eccellente posizione logistica, soprattutto rispetto ai flussi che passano da Suez, e una robusta e florida industria manifatturiera per ricevere, trasformare e rispeditare le merci ed i manufatti.

È, pertanto, derimente una visione strategica comune, che parta dal sistema logistico-portuale, dove i porti sono considerati come dei rubinetti da cui entrano e escono le merci e le persone, e dove il mantenimento e il potenziamento dei valichi alpini, stradali e ferroviari, rappresentano una scelta strategica fondamentale per il nostro futuro, innestata nella politica europea dei corridoi TEN-T.

In tale quadro, risultano derimenti scelte per:

- ♦ le semplificazioni amministrative, procedurali e di controllo, con particolare riguardo alle procedure ambientali e di attuazione dei dragaggi, delle infrastrutture logistiche e all'avvio effettivo degli sportelli unici doganali e amministrativi;
- ♦ l'operatività dei porti h24;
- ♦ la retroportualità e connessioni stradali e ferroviarie;
- ♦ lo sviluppo delle comunità energetiche portuali.

L'Italia è chiamata a dare risposte adeguate in termini di efficienza ed efficacia di infrastrutture e servizi alla domanda, o correrà il rischio molto alto di essere tagliata fuori dai traffici merci internazionali, a favore di paesi più performanti sotto il profilo logistico.

4. PROPOSTE DI CONFINDUSTRIA PER UNA NUOVA POLITICA SUL TRASPORTO MERCI E SULLA LOGISTICA



Confindustria e il suo sistema associativo hanno individuato gli ambiti prioritari e le proposte, fortemente connesse fra loro, che le imprese giudicano funzionali alla definizione e alla messa a terra di una politica industriale per la logistica, grazie alla quale si riuscirebbe finalmente ad assegnare la giusta dignità al trasporto merci ed alla logistica, riconoscendone il ruolo strategico per il Paese, dando competitività all'economia nazionale sui mercati internazionali, innovando i processi operativi e rendendo possibile la transizione energetica e ambientale delle imprese in modo compatibile con gli impegni climatici assunti in sede europea.

4.1 Investimenti infrastrutturali: priorità alle opere strategiche

Una politica industriale a sostegno di una visione del settore manifatturiero pienamente inserito nelle *global value chain* passa sicuramente attraverso lo sviluppo di moderne e resilienti reti infrastrutturali per i trasporti e la logistica, che costituiscono la condizione necessaria per adattarsi in maniera tempestiva ed efficiente ai mutevoli cambiamenti del contesto economico e sociale globale.

Occorre un miglioramento della programmazione infrastrutturale e della qualità dei progetti e delle opere da realizzare per: adeguare le dotazioni ai fabbisogni reali (connettere i mercati nazionali di produzione e consumo con quelli esteri, ridurre la congestione e aumentare la sostenibilità, ridurre il divario del Mezzogiorno e migliorare i collegamenti delle isole con il continente); riqualificare il territorio e le città; mantenere in buono stato e ammodernare il patrimonio infrastrutturale.

È strategico realizzare le infrastrutture già programmate e individuare le opere necessarie al completamento di una rete a supporto della massima efficienza dei gate internazionali e delle catene di fornitura locali. Va promossa la competitività logistica dell'Italia in Europa e nel Mediterraneo, la mobilità interna efficiente delle merci lungo l'intera Penisola, dalle Alpi al Mezzogiorno incluso le Isole della Sicilia e della Sardegna con le quali deve essere garantita la continuità territoriale.

In tal senso occorre puntare alla concentrazione dei volumi in una rete di selezionati *hub* strategici ad alta specializzazione (porti, aeroporti, interporti), connessi direttamente ai corridoi TEN-T, così come alla promozione e allo sviluppo dell'integrazione modale, specialmente con la ferrovia nei trasporti di lungo raggio.

La spinta sull'intermodalità marittima, fluviale, ferroviaria e aerea non deve però far dimenticare le necessità di adeguamento delle infrastrutture stradali, anche della vetusta rete viaria secondaria interna e dei raccordi con le grandi direttrici di trasporto.

In materia di infrastrutture ci sono alcuni interventi normativi di particolare rilevanza:

- ♦ l'efficiente regolamentazione dei contratti pubblici. L'auspicio è che il nuovo Codice possa: 1) avere da subito, almeno per gli istituti principali, una chiarezza ed una inequivocità interpretativa senza dover aspettare le ulteriori sentenze; 2) ottenere relevantissime semplificazioni procedurali e notevoli risparmi di tempo, accrescendo anche trasparenza e concorrenza, grazie all'impiego delle piattaforme di approvvigionamento digitale. Sorprende che per velocizzare le procedure si ricorra a scorciatoie certamente meno efficienti, e foriere di rischi, come la previsione degli affidamenti diretti fino a 140 mila euro per i contratti dei servizi e forniture. Il principio dell'efficienza e il principio del risultato si perseguono senza ridurre la trasparenza ad un mero obbligo burocratico e non interpretando la concorrenza come sinonimo di "lentezza" della procedura; - puntare sulla qualificazione delle stazioni appaltanti e sulla

formazione del personale tecnico. Solo un personale qualificato è in grado di fare acquisti ed investimenti lungimiranti e tarati sui fabbisogni di innovazione della PA, per consentire la transizione ecologica, tecnologica e sostenibile richiesta anche per dare attuazione al PNRR.

- ♦ Il buon funzionamento del sistema portuale. La riforma del 2016 sebbene abbia dato un contributo positivo al riassetto organizzativo delle realtà portuali, necessita di interventi sostanziali a partire dalla considerazione che a tutt'oggi ancora non emerge una pianificazione degli investimenti in termini di sistema nazionale, che eviti sovrapposizioni e duplicazioni e possibili sprechi di risorse, che integri l'offerta portuale di movimentazione delle merci con quella retro-portuale (piattaforme logistiche e interporti sono il settore che è rimasto fuori dall'apprezzabile lavoro svolto dal precedente Governo), soprattutto in una prospettiva di concorrenza internazionale (in particolare sulla sponda Sud del Mediterraneo) in cui il nostro intero sistema portuale può correre grossi rischi di marginalizzazione. Già oggi l'insufficienza di spazi nelle aree portuali, da destinare ad attività logistiche e di trasferimento su rotaia delle merci, è una forte criticità soprattutto in alcuni porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che sono di grande rilievo in termini di traffici movimentati per tutto il Nord-Ovest e il Nord-Est.

È auspicabile che il prospettato processo di riforma dell portualità nazionale implichi da parte del Ministero un'effettiva partecipazione aperta agli stakeholder e non la semplice sottoposizione ex post di un provvedimento legislativo. Peraltro, qualsiasi eventuale progetto di riforma della L. 84/94 dovrebbe essere preceduta dalla Valutazione dell'Impatto della Regolamentazione (VIR) e, in particolare, a partire dagli effetti del Dlgs 169/2016.

- ♦ La definizione di un Piano nazionale degli aeroporti che sappia sostenere la crescita del trasporto aereo delle merci, così importante per le esportazioni italiane, rendendo possibile la realizzazione dei necessari interventi infrastrutturali di accesso agli aeroporti e di potenziamento delle strutture cargo city e di interconnessione con i principali porti marittimi.

4.2 Efficientare e sburocratizzare la mobilità delle merci

Non è solo la dotazione fisica di infrastrutture a fare la differenza nella competitività logistica, ma pure la qualità e la sicurezza dei servizi che le reti e i nodi sono in grado di esprimere e offrire agli utenti.

Infrastrutture moderne e sicure devono caratterizzarsi per una diffusa presenza di aree adeguate di sosta per gli autisti e di ricarica e rifornimento dei carburanti puliti, per un'attività di manutenzione predittiva e in chiave 4.0, per schemi di pedaggio omogenei nella rete autostradale, per il perseguimento di standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto (es. i sistemi di segnalamento ferroviario).

Si rende necessaria anche una nuova cultura amministrativa da parte delle pubbliche amministrazioni, basata su semplificazione e digitalizzazione, per tener conto della necessità di una maggior competitività delle supply chain attraverso innovazioni tecnologiche, organizzative e autorizzative.

Occorre superare alcuni obsoleti vincoli urbanistici e modalità datate di gestione degli oneri di urbanizzazione che ostacolano l'efficientamento dei centri intermodali e dei magazzini (es. revisione della normativa urbanistica sui vincoli in altezza dei magazzini e sull'entità degli oneri a compensazione degli investimenti di ampliamento dei terminal merci).

Sono necessari interventi puntuali per eliminare i colli di bottiglia burocratici che rallentano l'adeguamento delle infrastrutture (es. procedure accelerate per le opere di segnalamento e di adeguamento dei moduli ferroviari, per gli interventi di manutenzione straordinaria di ponti e viadotti stradali e di opere per l'intermodalità fluviale al fine di favorire il transito dei trasporti eccezionali).

È indispensabile inoltre accelerare le procedure autorizzatorie richieste dalla Pubblica Amministrazione, potenziando la dotazione del personale preposto e compiendo interventi di digitalizzazione e semplificazione delle procedure, con particolare riferimento a quelle che permetterebbero di ridurre i tempi di carico e scarico e che insistono sui controlli delle merci (es. con l'obiettivo di ridurre i tempi e le complessità amministrative nella gestione dei controlli doganali dando piena attuazione al SU.DO.CO; di velocizzare i controlli fitosanitari e di estendere il *pre-clearance* nel cargo aereo); e sul rilascio dei permessi nei trasporti eccezionali.

Le lunghe attese degli autisti presso i nodi logistici, in particolare presso la Grande Distribuzione Organizzata, sono un forte elemento di criticità operativa per le imprese che potrebbero essere ridotte anche attraverso una maggiore interconnessione informatica nella filiera.

È di quasi 5 ore il tempo medio che un autista trascorre in attesa del carico/scarico delle merci, che si traduce in un costo complessivo quantificato in 10 milioni di euro, in una dispersione di 331.168 ore di lavoro pari a 42.000 giornate di guida¹¹.

I lunghi tempi di attesa generano costi per le imprese di autotrasporto e diverse problematiche operative: non solo l'impiego improduttivo del personale ma anche quello dei veicoli, la necessità di ripianificare i viaggi e le attività degli autisti, l'eventuale perdita di clienti. Particolarmente critica è l'attesa allo scarico delle merci presso i centri della Grande Distribuzione dislocati in tutto il territorio nazionale.

I costi di queste inefficienze si riversano comunque sui committenti, e dunque c'è un interesse più ampio, non solo confinato al settore dei trasporti, verso un sistema di misure che permetta di superare le problematiche dei tempi di attesa.

4.3 Attraversamento dei valichi alpini

La questione dell'attraversamento dei valichi alpini in condizioni di sostenibilità ambientale ed efficienza operativa rappresenta una questione strategica. Deve, quindi, essere posta al centro dell'agenda politica nazionale perché di cruciale importanza per il benessere e la competitività dell'economia nazionale.

L'Italia è un Paese privo di materie prime, le importa per trasformarle e produrre beni finali, che viaggiano verso i mercati esteri. Il 60% degli scambi complessivi che l'Italia intrattiene con il Mondo si svolge con i Paesi europei e passa per l'arco alpino utilizzando le modalità terrestri, stradale e ferroviaria. I valichi alpini rappresentano dunque la connessione fisica tra i mercati produttivi e di consumo, italiani ed europei.

Questo dato testimonia l'importanza delle infrastrutture viarie e ferroviarie per l'interscambio con l'Europa, così come la necessità di rimuovere su di esse i colli di bottiglia (anche quelli artificiosamente creati da Paesi limitrofi come l'Austria e la Svizzera) per garantirne un fluido attraversamento, che non può essere considerato esclusivo interesse degli operatori del trasporto.

¹¹ Centro Studi Federtrasporti 2022

Diverse sono le criticità presenti nell'attraversamento delle Alpi, che occorre superare:

- ♦ manca oggi una visione nazionale, unica e complessiva, sulla gestione coordinata di politiche e investimenti per la mobilità di merci e passeggeri lungo l'intero arco alpino. Quest'assenza pesa molto, soprattutto in virtù del fatto che i confini italiani sono interessati da grandi opere di sviluppo e manutenzione infrastrutturale i cui tempi e modalità di realizzazione segneranno il destino dei traffici e dell'economia italiana;
- ♦ c'è necessità di un ruolo più incisivo delle istituzioni europee nel garantire un efficace coordinamento delle politiche per la mobilità delle merci degli Stati membri interessati dall'attraversamento delle Alpi;
- ♦ persistono esigenze di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture sia stradali sia ferroviarie, che devono essere entrambe soddisfatte, in linea con gli obiettivi europei sulle TEN-T, sullo shift modale, sulla diffusione di mezzi di trasporto alimentati da tecnologie alternative ai combustibili fossili;
- ♦ manca un'analisi di scenario sullo sviluppo dei traffici merci attraverso le Alpi nei prossimi anni, in relazione alle dinamiche previste per il PIL nazionale e agli obiettivi di split modale, alle politiche perseguite per il potenziamento della portualità italiana.
- ♦ persiste l'esigenza di un intervento risolutivo della Commissione europea che determini la disapplicazione delle limitazioni al transito stradale dei mezzi pesanti imposte in modo unilaterale dal Tirolo lungo l'Asse del Brennero. Tali limitazioni, in palese violazione dei principi di libera circolazione delle merci ed equa concorrenza nell'UE, creano da molti anni disagi operativi ed extra-costi per le imprese che utilizzano il Corridoio Scan-Med, asse strategico di trasporto per l'economia europea e italiana.

4.4 Intermodalità

Nel Libro Bianco del 2011, la Commissione europea ha stabilito la necessità di trasferire - entro il 2030 - il 30% del trasporto merci su strada su percorrenze superiori a 300 km verso altri modi di trasporto ambientalmente più sostenibili, quali la ferrovia e le vie navigabili, e di trasferirne più del 50% entro il 2050.

Con il Green Deal, l'Unione europea ha poi fissato l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, rendendo molto sfidante il percorso di decarbonizzazione che gli Stati membri sono chiamati ad attuare.

In questo scenario, lo sviluppo e la promozione dell'intermodalità nel trasporto delle merci nell'UE devono trovare una rinnovata attenzione perché restano un tassello indispensabile della transizione ecologica.

Attualmente però il trasporto intermodale è ancora poco performante e necessita di interventi di varia natura per efficientarlo e per renderlo più appetibile per gli utilizzatori.

Le inefficienze infrastrutturali e di servizio, che persistono nel trasferimento delle merci dalla strada verso modalità ambientalmente più sostenibili determinano un non sempre soddisfacente rapporto qualità/prezzo dell'offerta intermodale e motivano la necessità di una compensazione per le imprese tramite incentivi pubblici dedicati quali il Ferrobonus e il Marebonus, che tengano nel dovuto conto il vantaggio in termini ambientali ed energetici offerti dalle soluzioni di trasporto intermodale.

Con riferimento al Marebonus - oggi sostituito dal nuovo "Sea Modal Shift", la cui la cui prima annualità (2023-2024) è stata attivata lo scorso dicembre - occorre in particolare renderne strutturali e incrementarne gli stanziamenti. Infatti,

nonostante i vantaggi ambientali riconosciuti da ENEA e Governo al precedente Marebonus (dieci volte più efficiente del Superbonus edilizio al 110%), le risorse stanziare per il nuovo incentivo (100,5 milioni di euro in 5 anni) non sono sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale. Ciò anche in considerazione del fatto che per il "vecchio" Marebonus erano stati stanziati circa 160 milioni di euro per i tre anni di durata dell'incentivo. Pertanto, affinché questo strumento possa essere davvero efficace (oltre al necessario recupero delle risorse del 2022) gli stanziamenti dovrebbero essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno.

In relazione alla misura di incentivazione "Ferrobonus", introdotta stabilmente nel 2018 attraverso un contributo diretto alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale o trasbordato e agli operatori del trasporto combinato (MTO) che commissionano treni completi in regime di trazione elettrica, essa rappresenta una forma di sostegno imprescindibile per l'intera filiera del trasporto ferroviario delle merci.

La misura, creata per incentivare servizi di trasporto a minore impatto ambientale e per trasferire una quota del trasporto merci su strada alla modalità di trasporto ferroviaria, ha certamente generato impatti positivi anche sull'utenza finale del servizio e un impatto positivo sull'ambiente, contribuendo alla decarbonizzazione del settore dei trasporti e risultando fondamentale sul versante della disponibilità di treni (2015-2022: +20% treni*km) e sulla capacità di attirare traffico (2015-2022: +19% tonnellate*km).

Tuttavia, per promuovere maggiormente l'utilizzo del trasporto combinato terrestre e per superare le profonde instabilità legate sia alla sussistenza che all'intensità del contributo è necessario assicurare la presenza dell'incentivo fino a tutto il 2027 (periodo autorizzato dalla Commissione europea in materia di aiuti di stato) e garantire una dotazione stabile e adeguata dello stesso, incrementando le risorse fino a 100 milioni di euro annui, e procedere a una sua rivisitazione complessiva.

Di prioritario interesse è l'intermodalità strada-ferrovia per i trasporti di lungo raggio, che si sviluppano nell'import/export con i Paesi europei e nelle relazioni tra il Nord e il Sud Italia.

Su questo fronte, sono necessari investimenti per l'adeguamento della rete ferroviaria ai nuovi standard europei per treni lunghi 740 mt, con 2.000 ton di peso e sagome per trasportare semirimorchi con altezza di 4 mt. Sono altrettanto necessari investimenti nei terminal ferroviari per il trasporto combinato, (soprattutto quelli a sud delle Alpi, per aumentarne la capacità (e superare la saturazione già raggiunta in alcuni di essi), la qualità e l'efficienza della relativa offerta di servizi intermodali.

Inoltre, in un'ottica di sempre maggior coesione tra efficientamento del servizio e sostenibilità ambientale, andrebbe valutato lo sviluppo del sistema fluvio-marittimo. Lo sviluppo delle aste navigabili *inland* e del comparto fluvio-marittimo (es. Idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco-Mar Adriatico) rappresenta un'ulteriore valida alternativa di intermodalità per traguardare gli obiettivi anche in ambito ESG.

Pertanto, l'auspicio è che le risorse pubbliche per finanziare gli investimenti a favore dell'intermodalità siano assegnate sulla base di una visione strategica e di un'attenta analisi dei flussi.

L'obiettivo di policy dovrebbe essere quello di creare una rete di relazioni fra le infrastrutture logistiche maggiormente indicate per servire il mercato, che possano soddisfare le necessità di incrementare in modo decisivo l'utilizzo del trasporto combinato strada-rotaia e ridurre i costi del trasporto e della logistica, contribuendo a dare maggiore impulso allo sviluppo dei traffici.

4.5 Interporti

Gli interporti rappresentano un'infrastruttura di valenza strategica per lo sviluppo della logistica del nostro sistema.

In questo, la nuova Proposta di Legge AC 703, "Legge quadro in materia di interporti" - che modifica la normativa settoriale, cercando di abrogare parzialmente la Legge n. 240 del 4 agosto 1990, attualmente in vigore - rappresenta un tassello importante e da tempo atteso.

La nuova disciplina può essere valutata positivamente, in quanto aggiorna una normativa risalente a più di 30 anni fa, non rispondente alle attuali dinamiche industriali, trasportistiche e logistiche, e che non tiene conto della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale, della necessaria intermodalità e dell'esigenza che gli spazi interportuali siano strettamente interconnessi, non soltanto con la rete viaria nazionale ed europea, ma anche attraverso un collegamento con le reti TEN-T.

L'interporto, già nella normativa attuale, viene inteso come una struttura complessa, al centro della supply-chain, in cui operano non soltanto imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in processi differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature, ecc.).

In questo senso, risulta necessario prevedere la partecipazione formalizzata ed effettiva negli organi deputati alla definizione delle linee strategiche operative della rappresentanza dell'industria, della committenza e dell'offerta legate ai servizi di trasporto e logistica, nonché dei gestori dei terminal intermodali presenti all'interno degli interporti.

L'importanza del perseguire logiche di interesse pubblico impone, altresì, una valutazione degli obiettivi propri dell'infrastruttura interportuale, affinché gli stanziamenti statali siano ben orientati e diretti a soddisfare la destinazione prescelta.

In questo quadro, andrebbe sfruttato al meglio il nuovo strumento di pianificazione nazionale, previsto nella PdL, ovvero il cd. "Piano Generale per l'Intermodalità", di cui, ancora oggi, non sono ancora stati definiti i contenuti, le finalità, ma soprattutto gli strumenti attraverso i quali dovrebbe trovare attuazione.

Con riferimento alle recenti proposte relative allo sviluppo e all'aumento della capacità degli interporti finalizzati alla crescita della competitività degli Operatori ferroviari sul Mercato Nazionale ed Europeo, si sottolinea che l'efficientamento infrastrutturale di "primo e ultimo miglio", sono aspetti meritevoli della massima attenzione. Gli effetti di ritardi negli adeguamenti infrastrutturali, unitamente agli aumenti generalizzati del costo delle materie prime e delle fonti energetiche, hanno comportato per le imprese ferroviarie e per i propri clienti il quasi totale annullamento dei sostegni introdotti dalle iniziative di contribuzione pubblica a favore dello shift modale.

A ciò va aggiunto che negli impianti ferroviari, in cui il servizio di “manovra”, propedeutico a qualunque trasporto ferroviario, è affidato ad un Gestore Unico, con le attività di manovra ferroviaria assegnate attraverso l'indizione di un confronto concorrenziale. Si rileva pertanto che, seppur le attività in questione rientrano tra i servizi di interesse generale, i corrispettivi contrattuali oggetto di aggiudicazione non sempre risultano remunerativi per l'Affidatario del Servizio in quanto spesso inadeguati a coprire gli investimenti specificatamente richiesti per il soddisfacimento degli obblighi contrattualmente assunti dall'Operatore di Manovra/Gestore Unico; in particolar modo per quanto concerne l'adeguamento dell'asset rotabile all'evoluzione degli standard promosso da Ansfisa, ma anche l'allineamento delle infrastrutture, così da rispondere in maniera completa alle prescrizioni vigenti in materia di sicurezza.

In coerenza con quanto sopra, si avanzano le seguenti proposte:

- ♦ uno specifico contributo a sostegno degli Operatori ferroviari di ultimo miglio, per esempio con un parziale recupero dello sconto accise;
- ♦ finanziamenti per gli investimenti anche ai Terminal ferroviari in possesso dei requisiti previsti, oltre che agli Interporti, al fine di adeguare le infrastrutture con i sistemi più efficienti sia dal punto di vista ambientale che operativo;
- ♦ necessità di concerto tra gestore dell'infrastruttura e operatori ferroviari dell'ultimo miglio, per le decisioni sugli investimenti volti all'adeguamento della rete ai parametri europei;
- ♦ investimenti per incremento e fluidificazione operativa e documentale di specifici business con implicazioni ambientali (rifiuti, merci pericolose), attraverso la costruzione e/o l'adeguamento di idonei *equipment* con particolare riferimento a soluzioni eco-friendly e la velocizzazione delle attività doganali relative alle merci extra UE.

Ciò consentirebbe alle Imprese Ferroviarie di poter organizzare processi e servizi con riduzione dell'incidenza dei costi operativi, ivi compresi quelli riferibili all'esecuzione dei servizi di manovra, ponendosi sul mercato in una condizione di maggiore competitività e costruendo così le basi indispensabili per poter rendere possibile il raggiungimento di tutti gli obiettivi di shift modale, risparmio energetico e tutela dell'ambiente che le istituzioni nazionali ed europee richiedono e richiederanno in maniera sempre più stringente.

Infine, un ulteriore aspetto da considerare riguarda il complessivo mercato dell'inter-portualità, oggi composto da realtà imprenditoriali di natura giuridica diverse, non solo pubbliche o di derivazione pubblica, generate dalla normativa attualmente vigente, ma anche da tante realtà private; questa compresenza di differenti realtà imprenditoriali dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che dovrebbe considerare e tutelare equilibri concorrenziali e competitivi.

4.6 Trasporto marittimo

L'industria armatoriale è un asset strategico che mette in rete e sviluppa l'economia del Paese: 1314 navi di bandiera italiana per oltre 14.5 milioni di GT; oltre 45mila posti di lavoro a bordo (sui quali ruotano oltre 65mila lavoratori); oltre quasi 8mila posti di lavoro diretti a terra¹²; 2.8 euro è il moltiplicatore del comparto per ogni euro investito¹³.

¹² Relazione Confitarma 2022 (su dati 2021).

¹³ Rapporto Unioncamere 2022 (su dati 2021).

Per evitare che si determini l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, dove, che cosa e quanto trasportare, occorre difendere il nostro tessuto imprenditoriale e "salvare" la bandiera italiana attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono anche alla fine dell'Ottocento.

La semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure sono, infatti, ormai indifferibili perché incidono sulla nostra competitività.

Ciò, a maggior ragione, in vista dell'imminente estensione alle imprese utilizzatrici di navi di bandiera UE/SEE dei benefici previsti dal Registro Internazionale Italiano che, in assenza di tali riforme, rischia di determinare il *flagging out* della flotta italiana verso registri navali più concorrenziali.

Inoltre, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti), le navi possono assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento che manca alle infrastrutture di terra.

Nel contesto attuale di transizione ecologica, che non potrà prescindere dal contributo delle fonti fossili, è importante preservare la competitività della flotta cisterniera, anche rivedendo i criteri tassonomici europei.

È, altresì, necessario che l'Italia investa risorse adeguate e favorisca una strategia industriale di lungo periodo per lo sviluppo di una flotta gasiera operata da imprese nazionali che assicurino l'indipendenza della catena di approvvigionamento nazionale.

Sempre in tema di competitività, occorre rivedere l'applicazione al settore marittimo dell'EU ETS, il sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra. Tale sistema, nel quale il settore marittimo è stato inserito a partire dal 1° gennaio 2024, comporterà infatti un inevitabile incremento del costo del trasporto marittimo da e per i porti dell'UE.

Senza interventi correttivi, l'UE corre il rischio di generare un dannoso *"modal back shift"* verso il trasporto stradale, comportando un paradossale aumento delle emissioni inquinanti.

Saranno penalizzati i traffici intracomunitari e nazionali, in particolare le navi traghetto, ma anche il cabotaggio marittimo di prodotti petroliferi e chimici risentirà pesantemente dell'applicazione del sistema ETS, con effetti importanti sui bilanci degli operatori e conseguente rincaro dei prezzi per i consumatori finali.

In tale contesto, anche le tecnologie di cattura del carbonio per evitarne la dispersione in atmosfera (Carbon Capture and Storage – CCS) possono contribuire in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi previsti per lo shipping.

4.7 Trasporto aereo merci

Il cargo aereo, che rispetto al comparto passeggeri ha risentito in misura minore del contraccolpo dello shock pandemico, è stato il primo segmento a recuperare i livelli di traffico del 2019.

L'Italia sconta tuttavia un *gap* significativo rispetto ai principali *peer*, occupando il 7° posto in Europa per volumi di merce trasportata, con una quota pari al 6% dei volumi, contro il 28% della Germania e il 12% di Francia e Regno Unito¹⁴.

¹⁴ ITSM, "Factbook 2022".

Risulta quindi fondamentale individuare le misure più adeguate per colmare detto divario e concretizzare le potenzialità di sviluppo del settore, stante il ruolo che lo stesso riveste non solo per l'accesso ai mercati esteri da parte delle imprese italiane in termini di *export* ma anche per la qualifica dell'Italia come *hub* di ingresso per l'Europa dai mercati extracomunitari.

Tale strategia dovrebbe puntare sulla capacità di attrarre traffici da/per gli aeroporti italiani non solo dai Paesi limitrofi, ma anche di "riportare a casa" una parte della merce che oggi transita in altri aeroporti europei attraverso il cd. "aviocamionato", stimato in oltre 300.000 tonnellate annue, pari a circa il 30% dei volumi complessivi gestiti dagli aeroporti italiani. Trattasi di merce con origine/destinazione l'Italia, che percorre via camion il tragitto tra gli scali nazionali e gli *hub* cargo europei, per poi essere smistata in tutto il mondo per via aerea.

Qualche anno fa Confindustria, assieme a tutti i principali attori della filiera, ha contribuito alla stesura del *Position Paper* redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante "*Azioni per il rilancio del cargo aereo*", nel quale sono state individuate le principali linee di azione per lo sviluppo del cargo aereo in Italia, tra cui:

- ♦ la semplificazione delle procedure di sdoganamento, attraverso l'implementazione dello sportello unico doganale, il potenziamento degli uffici per i controlli fitosanitari e l'estensione della *pre-clearance*;
- ♦ la digitalizzazione dei sistemi logistici aeroportuali che, grazie a soluzioni tecnologiche innovative, consentirà di efficientare il sistema, limitare l'impatto ambientale, assicurare una movimentazione delle merci quanto più possibile fluida e priva di "colli di bottiglia", ridurre i tempi del processo logistico e garantire una maggiore tracciabilità delle merci;
- ♦ l'integrazione tra tutte le reti di trasporto nazionali per il trasporto delle merci, grazie alla realizzazione degli interventi infrastrutturali di accesso agli aeroporti e al potenziamento di nuove connessioni con aeroporti e terminali, al fine di assicurare una concreta integrazione tra gli scali e le altre reti di trasporto del nostro Paese.

Cruciale, infine, che tutte le Amministrazioni coinvolte non ostacolino lo sviluppo delle *cargo city* aeroportuali, strutture strategiche per l'economia del Paese che, supportando la logistica e i comparti produttivi e distributivi, garantiscono la competitività dell'industria italiana sui mercati internazionali. In tal senso, significativi sono gli investimenti che gli aeroporti hanno pianificato per i prossimi anni, che ammontano complessivamente a quasi 90 milioni di euro, finanziati interamente con risorse proprie delle società di gestione.

4.8 Digitalizzazione e automazione per Trasporti e Logistica 4.0

La modernizzazione del settore dei trasporti e della logistica consente alle imprese manifatturiere di integrare meglio i propri processi produttivi con quelli distributivi, migliorando l'efficienza dell'intera catena logistica.

Le dinamiche di mercato rendono sempre più urgente una profonda innovazione digitale, che contaminati tutti i processi interni ed esterni alle aziende lungo l'intera catena del valore e, dunque, anche quelli dei fornitori di servizi di trasporto e logistica.

Grazie alle Smart Technologies le imprese di ogni settore economico potranno aumentare la propria competitività ed efficienza, sfruttando i benefici che esse rendono possibili interconnettendo e integrando i fattori utilizzati nei processi operativi (impianti, persone e informazioni) rilevanti per la creazione di valore, riuscendo anche a perseguire obiettivi di crescita ambientalmente sostenibile.

Sono di particolare interesse, nella filiera del trasporto e della logistica, le applicazioni operative di alcune tecnologie: *Internet of Things*, *Big Data*, *Cloud Computing*, Robotica collaborativa, *Blokchain*, *Cybersecurity*.

Il grado di penetrazione delle applicazioni 4.0 è ancora basso. C'è dunque un potenziale enorme da sfruttare per innovare il sistema economico, i processi interni alle aziende e le relazioni esterne con le altre imprese (Business to Business), con i clienti (Business to Consumer) e con la Pubblica Amministrazione (Business to Administration).

Occorrono politiche pubbliche che siano prioritariamente orientate:

- ♦ a promuovere una più spinta automazione dei magazzini logistici e dei centri distributivi per potenziare l'attività degli operatori e migliorarne la capacità gestionale;
- ♦ all'ammodernamento organizzativo e alla digitalizzazione delle aziende di autotrasporto. E' importante includere queste ultime nella destinazione dei finanziamenti pubblici sull'innovazione, rimuovendo eventuali limitazioni di accesso per le imprese che, da Codice ATECO, svolgono in via primaria il trasporto su strada e non soltanto attività di logistica;
- ♦ alla diffusione di oggetti e "infrastrutture intelligenti", dotati di sensori capaci di identificarli e monitorarne lo stato e l'attività, che permetterebbero agli operatori economici di raccogliere e analizzare un'enorme mole di dati con l'obiettivo di migliorare i propri livelli di performance, servizi, efficienza e sicurezza;
- ♦ all'utilizzo di piattaforme tecnologiche interoperabili in grado di connettere tutti gli attori della filiera logistica e aprire la strada a nuovi modelli operativi e di business;
- ♦ alla digitalizzazione, lungo l'intera catena logistica, dello svolgimento dei controlli da parte delle autorità competenti assicurando lo scambio elettronico delle informazioni richieste alle imprese e il dialogo telematico tra le diverse autorità di controllo coinvolte. Con la digitalizzazione si assicurerebbe inoltre maggior trasparenza lungo tutta la filiera logistica, nell'interesse di una concorrenza leale nel mercato dei servizi logistici e di trasporto.

4.9 Promozione degli investimenti esteri in Italia e dell'internazionalizzazione attiva delle imprese italiane

La Zona Economica Speciale-ZES e le Zone Logistiche Semplificate-ZLS rappresentano una opportunità importante per unire sviluppo produttivo e logistico del sistema Italia, puntando sull'attrazione di investimenti esteri.

La ZES unica rappresenta anche uno strumento strategico per il Mezzogiorno, per incrementare gli investimenti pubblici, stimolare quelli privati, trasformare il nostro Mezzogiorno da "periferia commerciale" a "piattaforma logistica", mettendolo al centro degli scambi tra Nord Africa, Medio Oriente, Estremo Oriente ed Europa.

Occorre sostenere l'internazionalizzazione più estesa alle PMI, coinvolgendole in nuove opportunità di mercato, utile anche allo sviluppo di un settore trasporti italiano.

In particolare va improntata un'azione atta a favorire la creazione di filiere integrate tra imprese manifatturiere e imprese di trasporto; sostenere Competence Center in grado di ridurre le barriere tecniche e organizzative per accedere ad alcuni mercati chiave ad alto potenziale, anche attraverso l'implementazione di semplificazione e digitalizzazione dei controlli dando pieno seguito ai paradigmi ONCE, Single Window e One Stop Shop, oltretutto dare piena attuazione allo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO).

4.10 Circolazione delle merci: Coniugare sicurezza, continuità produttiva e logistica

Una diversa disciplina della circolazione delle merci sul territorio nazionale e comunitario comporterebbe una riduzione dei costi e una migliore efficienza logistica, oltre a un più equilibrato rapporto tra lavoro e vita privata per gli addetti del settore, rendendo più attrattivo il nostro Paese nella competizione logistica/trasportistica europea e globale.

Di seguito sono indicati alcuni degli ambiti più rilevanti di intervento.

Divieti di circolazione nazionali

È necessario l'ammmodernamento del calendario nazionale dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti.

L'attuale impostazione, infatti, non risponde più alle esigenze del mondo produttivo, dei mercati di consumo, della catena logistica e distributiva. In questo senso un calendario moderno dovrebbe tutelare contestualmente la sicurezza della circolazione stradale e le esigenze di continuità produttiva e logistica del Paese, assicurando pari priorità alla soddisfazione delle esigenze di mobilità di merci e persone. Un calendario riformato in tal senso avrebbe l'effetto di produrre maggiore produttività ed efficienza per le aziende di autotrasporto e, di conseguenza, vantaggi per la committenza.

Risulta, infatti, sempre più complesso per le imprese ottenere i permessi in deroga per la circolazione nei week end di alcune tipologie di merci per assicurare la *business continuity* di impianti strategici e sarebbe quanto mai opportuno prevedere delle semplificazioni procedurali, anche attraverso la compilazione di moduli digitali.

In questo senso, in Europa le giornate di divieto sono inferiori rispetto a quelle italiane e che ben 12 Paesi, tra cui quelli a maggiore vocazione logistica come Olanda e Belgio, non applicano divieti di circolazione nelle giornate festive.

Potrebbero quindi essere introdotte delle innovazioni, come ad esempio, la definizione del calendario dei divieti in base all'effettivo volume di traffico previsto, e non come avviene oggi in base ai giorni festivi, con la possibilità di sostituzione dei divieti di circolazione con divieti di sorpasso sulle autostrade contestabili con dispositivi di controllo da remoto.

Libera circolazione delle merci sulla rete TEN-T

Occorre che sia garantita la libera circolazione per trasporti internazionali delle merci sulla rete transeuropea dei trasporti, anche nelle giornate di divieto previste nei calendari dei singoli Stati membri.

Il ciclo produttivo e distributivo delle merci è ormai svincolato da una rigida cadenza settimanale e la stessa attività degli autisti, regolamentata dalla normativa sui tempi di guida e di riposo e del tachigrafo, è legata al principio della settimana mobile che di fatto non fa più coincidere il riposo dei conducenti con il fine settimana.

Tale apertura – sostenuta dal Governo italiano e da esso rappresentata alle istituzioni europee – consentirebbe di ottenere una migliore operatività delle imprese, una maggiore fluidità dei traffici e, di conseguenza, tempi di resa delle merci più brevi, a vantaggio dell'intera filiera logistica nell'UE.

In subordine, è quantomai armonizzare i calendari dei divieti di circolazione vigenti nei vari Paesi per i veicoli pesanti che effettuano trasporti di merci sulla rete TEN-T. Ad oggi non esiste un quadro europeo di armonizzazione al riguardo, che determina l'applicazione a macchia di leopardo dei divieti all'interno dell'UE e quindi strozzature e rallentamenti nei trasporti internazionali.

Trasporti eccezionali

Per l'industria nazionale, e in particolare per il settore siderurgico, i cui manufatti sono alla base di filiere fondamentali per il Paese (edilizia, automotive, energia, ecc.), le criticità riconducibili ai trasporti in condizione di eccezionalità (per dimensioni o peso), devono essere affrontate con risolutezza e fermezza, in tempi rapidi e certi.

Da una ricostruzione di massima di Confindustria su dati Istat 2020, la dimensione economica dei settori di attività nei quali rientrano le categorie merceologiche oggetto di un trattamento particolare nella regolamentazione dei trasporti eccezionali (blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, prodotti siderurgici coils e laminati grezzi) coinvolgono complessivamente oltre 3.500 imprese manifatturiere, per un fatturato di quasi 30 miliardi di euro e un'occupazione di quasi 80.000 addetti.

Confindustria si è attivata, dalla fine del primo semestre 2023, per informare e sensibilizzare il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulla problematica, proponendo al contempo specifiche soluzioni, poi successivamente recepite nella Legge n. 170/2023 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 settembre 2023, n. 132), recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini normativi e versamenti fiscali (pubblicata il 28 novembre in Gazzetta Ufficiale).

In particolare, all'articolo 10bis, rubricato *"Proroga di termini in materia di trasporti eccezionali"* sono state previste alcune modifiche all'articolo 7-bis del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, che hanno disposto:

- ♦ il differimento dell'entrata in vigore delle Linee Guida sui Trasporti in condizioni di eccezionalità al 30 marzo 2025;
- ♦ l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di uno specifico tavolo tecnico - con la partecipazione delle amministrazioni interessate, degli enti proprietari delle strade e delle associazioni di categoria - con il compito di definire il Piano nazionale per i trasporti in condizioni di eccezionalità nonché di proporre i criteri e le modalità per ridefinire i contenuti e l'operatività delle Linee guida di cui all'articolo 10, comma 10-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ai fini della relativa adozione entro il termine del 30 marzo 2025.

Trasporto di merci pericolose

Quanto alle merci pericolose è necessario definire meglio la cd. sosta "tecnica", in modo particolare per quelle trasportate per ferrovia. Per l'organizzazione obbligatoria di treni completi, anche provenienti da diversi committenti, si è evidenziata infatti la necessità di aggregare i volumi di merci pericolose in hub adeguatamente attrezzati ove sia possibile svolgere i servizi e le operazioni necessarie per la (s)composizione dei treni trasportanti merci pericolose. È evidente come quindi sia necessario regolamentare la sosta tecnica permessa per svolgere queste operazioni e superare il vincolo imposto a livello nazionale del blocco del traffico diffuso. Una gestione digitale delle informazioni connesse al trasporto ferroviario e multimodale, attraverso la realizzazione di una piattaforma connessa con le infrastrutture sul territorio

e con gli operatori logistici e industriali, potrebbe permettere inoltre di consolidare i traffici ed efficientare i flussi, di potenziare la rilevazione di situazioni anomale nel trasporto di merci pericolose, di dematerializzare e tracciare la documentazione anche per le azioni di verifica degli operatori e controllo degli organi competenti¹⁵.

4.11 Rinnovo green del parco circolante

L'ammodernamento del parco circolante dei veicoli industriali, che in Italia procede a rilento testimoniando la scarsa efficacia degli strumenti pubblici di sostegno finora messi in campo, costituisce un tassello imprescindibile del percorso di decarbonizzazione del trasporto merci, indispensabile per tracciare la dimensione della sostenibilità ambientale ed economica della filiera industriale e logistica.

La modalità stradale è oggi assolutamente prevalente nella mobilità delle merci.

Recenti analisi di fonte ministeriale relative alle percorrenze medie sulla rete Autostrade per l'Italia, mettono ben in evidenza che il 90% degli spostamenti dei camion avviene su tragitti inferiori ai 300 km, una distanza per la quale il trasporto ferroviario è attualmente non competitivo, e che l'80% degli addetti alla manifattura si trovi in un raggio di 20 km dal casello autostradale più vicino a riprova del fatto che la rete autostradale ne rappresenti il principale asset di accessibilità.

Questi dati testimoniano come una quota significativa di trasporti merci non potrà essere di fatto spostata su modalità alternative. Anche per quella parte di traffico per la quale sarà possibile ricorrere all'intermodalità, alla strada spetterà sempre il trasferimento della merce nella tratta iniziale e/o finale dell'operazione di trasporto.

L'attuale fotografia del parco circolante di veicoli pesanti e rimorchi e semirimorchi è sconcertante. Oltre il 50% è composto dai veicoli di classe inferiore all'EURO IV ed ha un'età media di 13 anni, mentre per i trainati l'età media è di circa 17 anni.

L'alimentazione prevalente di mercato è il gasolio, soluzione che fino ad oggi ha garantito un ottimo equilibrio tra efficienza, consumi, riduzione delle emissioni e costi dei veicoli. Sul futuro del trasporto pesante una spinta verso le tecnologie a basse e zero emissioni sarà data dall'approvazione della nuova regolamentazione sui nuovi target di riduzione della CO₂ che sarà approvata entro il primo trimestre del 2024 e che prevede delle percentuali di riduzione delle emissioni allo scarico dei camion che segnerà certamente una svolta epocale per la filiera industriale automotive e per l'autotrasporto.

L'*automotive*, come noto, è nel pieno di una rivoluzione tecnologica globale che sta portando le imprese a fare ingentissimi investimenti per sviluppare e produrre le nuove tecnologie a zero emissioni elettriche e ad idrogeno che certamente nel lungo periodo con la diffusione capillare delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento e con la necessaria crescita delle energie rinnovabili, daranno un contributo significativo, mentre nel breve periodo per poter immediatamente incidere sulle emissioni, un ruolo cruciale lo avranno indubbiamente i *Carbon neutral fuels*, come il BioLNG o l'HVO.

¹⁵ A livello europeo, il Belgio ha attivato un programma di rilancio di questa tipologia di traffico, mettendo a disposizione di diversi operatori alcune aree nell'ambito del porto di Anversa Nord, dotandosi di una struttura con governance neutrale incaricata di svolgere i bandi per l'affidamento delle aree affinché gli operatori interessati possano condividere l'organizzazione di un treno con i volumi di diversi clienti.

Si evidenzia che il rinnovo delle flotte è tema di diretto interesse della committenza industriale, che sempre più ricerca e vuole lavorare con fornitori di servizi di trasporto che si avvalgono di flotte moderne e meno inquinanti, perché crede nel valore economico e sociale generato da una filiera logistica sempre più green.

Sarà importante supportare gli investimenti sostenibili ed innovativi delle imprese di autotrasporto, così da accelerare l'efficientamento del parco circolante attraverso ed in tal senso si propone di riformare il "Fondo Investimenti Autotrasporto" e rifinanziarlo con una dotazione di circa 700 milioni di euro per fino al 2026, così da garantire in un triennio l'eliminazione dalla circolazione del 25-30% dei veicoli più vetusti, inquinanti e non sicuri, sostituiti da mezzi elettrici, a idrogeno, a gas naturale, ibridi e tradizionali alimentati a biocarburanti, tutti dotati dei più innovativi sistemi di sicurezza.

Parlando di rinnovo green del parco circolante, entra in gioco inevitabilmente anche la necessità di altre misure pubbliche funzionali a valorizzare e promuovere ulteriormente gli investimenti delle imprese in nuove flotte, assicurarne la sostenibilità economica, a creare politiche coerenti a finalità ambientale nel settore di trasporti, che si traducono in:

- ♦ assegnare risorse a compensazione delle maggiori spese sostenute dalle imprese per l'acquisto di carburanti alternativi e biocarburanti in modo che il prezzo non superi mai quello del gasolio;
- ♦ premialità per le imprese che utilizzano veicoli di trasporto a minore impatto ambientale (es. una riduzione dei pedaggi autostradali) e disincentivi che colpiscano invece l'utilizzo dei veicoli più inquinanti (es. una maggiorazione del costo per il passaggio di proprietà, l'azzeramento del rimborso dei pedaggi stradali e delle accise per i mezzi ante Euro VI);
- ♦ incentivi per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nelle aree private interne agli stabilimenti aziendali, non accessibili a terzi, per incoraggiare ulteriormente l'acquisto di veicoli innovativi e per soddisfare le esigenze operative delle imprese in termini di gestione dei mezzi e degli autisti.

4.12 Vettori energetici

L'infrastruttura logistica afferente ai vettori energetici rappresenta una risorsa strategica per l'Italia in quanto assicura l'approvvigionamento energetico a tutti i settori dei trasporti, da quello stradale a quelli marittimo e aeronautico, sostiene la posizione competitiva del nostro sistema industriale e svolge un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici del Paese.

I servizi di logistica consistono nell'insieme delle infrastrutture necessarie allo stoccaggio e alla successiva movimentazione verso la distribuzione e la vendita dei principali vettori energetici e rappresentano l'anello di congiunzione tra la produzione e la distribuzione, che consente di rendere disponibili tutti i prodotti nei luoghi ove avviene il consumo finale. La movimentazione di questi prodotti si articola in trasporto primario, che avviene attraverso la movimentazione dei prodotti in grossi volumi solitamente via mare e/o tramite ferrovie o oleodotti, e trasporto secondario, che consiste nella distribuzione dei prodotti in lotti più piccoli alla rete di vendita, che avviene in larga parte tramite il trasporto su strada e ferroviario.

Per dare un'ordine di grandezza del settore, i vettori energetici liquidi rappresentano in cifre un *turnover* di oltre 55 milioni di tonnellate all'anno per il territorio italiano, che copre circa il 33% della domanda energetica nazionale e, nel settore del trasporto, soddisfa oltre il 90% della domanda. Oltre al mercato interno, sono movimentate 16 Mton di prodotti finiti e semilavorati come flussi in importazione e altre circa 28 milioni in esportazioni.

Ne consegue, che la valorizzazione del sistema infrastrutturale nazionale e della competitività del sistema industriale passa inevitabilmente anche dall'approccio al tema della sostenibilità ambientale dei diversi vettori energetici, tematica questa che richiede di riuscire a coniugare le sfide di decarbonizzazione con l'impatto economico e sociale delle diverse scelte.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, l'Italia già da tempo ha indirizzato le proprie politiche verso una mobilità più sostenibile tramite la promozione e lo sviluppo di un'infrastruttura per la distribuzione di carburanti alternativi, recependo quanto previsto dalla Direttiva europea c.d. DAFI (2014/94/UE). Questo stimolo, soprattutto per ciò che riguarda le filiere dei gas (GPL, GNC e GNL), ha consentito di incrementare la competitività del sistema Paese nei confronti di una tecnologia rispetto alla quale l'Italia si posiziona storicamente come leader globale, arrivando a disporre di un'infrastruttura distributiva tra le più sviluppate a livello comunitario.

L'approccio adottato, invece, dalla Commissione Europea nella definizione del processo di decarbonizzazione del settore dei trasporti, però, non risulta inclusivo di tutte le diverse soluzioni tecnologiche disponibili ma, al contrario, è impostato sulla valorizzazione di un'unica soluzione valutando l'impronta carbonica del trasporto in una dimensione locale piuttosto che globale.

Questo tipo di analisi (c.d. *"Tank to Wheel"*) non consente, di fatto, di valorizzare tutte le soluzioni esistenti – anche quelle dei biocarburanti ed i carburanti rinnovabili (RCF e RFNBO) – e in grado di offrire dei benefici lungo tutta la catena di valore sia del veicolo che del vettore energetico.

Per garantire la competitività del sistema Paese risulta pertanto di fondamentale importanza che i dossier comunitari contenuti all'interno del pacchetto c.d. *"Fit for 55"* (ad esempio *"CO₂ emission standards for cars and vans"* ed *"Alternative fuels infrastructure"*) vengano rivalutati al fine di abilitare le filiere dei carburanti bio e rinnovabili, adottando un approccio per la valutazione delle emissioni di più ampia prospettiva, quali il *Life Cycle Assessment (LCA)* o *Well to Wheel*.

Proprio in quest'ottica risulta prioritario garantire che le posizioni che si stanno delineando in quest'ultimo periodo all'interno del Parlamento Europeo – che estendono la definizione di *"CO₂ neutral fuels"* anche ai carburanti di origine bio e rinnovabile – vengano confermate innanzitutto nell'ambito dei negoziati che porteranno alla definizione del nuovo regolamento Euro 7, ma anche in un processo più ampio che porti a modifiche profonde e sostanziali degli altri dossier inseriti nel Pacchetto *"Fit for 55"*.

In una visione generale e guardando al futuro, la decarbonizzazione del settore dei trasporti comporterà importanti cambiamenti nei modelli di mobilità e una diversificazione dei vettori energetici presenti sul mercato, che renderà più complessa la catena degli approvvigionamenti, dallo stoccaggio primario alla distribuzione finale. Già oggi diversi prodotti per il settore dei trasporti si sono evoluti verso prodotti a minore impatto ambientale quali i biocarburanti e notevoli investimenti sono stati già realizzati per adattare l'infrastruttura logistica a questi nuovi prodotti, in una prospettiva che, coinvolgendo anche i carburanti da riciclo della plastica e i carburanti sintetici (c.d. *e-fuel*), consentirà di abbattere fino all'80-90% le emissioni di agenti climalteranti, garantendo la disponibilità di combustibili liquidi low carbon in grado di utilizzare le infrastrutture sia logistiche che distributive esistenti. Oggi il 10% circa della domanda di energia del settore dei trasporti deve essere soddisfatto con energie rinnovabili e questa tendenza continuerà nel futuro con l'aumento della diffusione di carburanti alternativi.

L'infrastruttura logistica deve quindi essere in grado di offrire un alto livello di flessibilità e di adattabilità, che sono aspetti fondamentali per assicurare la transizione verso energie pulite garantendo, allo stesso tempo, la sicurezza con continuità dell'approvvigionamento. Per i combustibili più innovativi saranno necessari nuovi investimenti per lo stoccaggio e la distribuzione, come ad esempio per l'utilizzo di Sustainable Aviation Fuels (SAF), di Biometano e BioGNL e di idrogeno puro o tramite carrier di idrogeno (metanolo, ammoniaca, ecc). Le attuali strutture logistiche si trasformeranno quindi in un hub multi-combustibile, in grado di rendere disponibile agli utenti finali una gamma di prodotti sempre più ampia e a contenuto di carbonio sempre più basso o nullo.

Particolarmente complesso sarà gestire la logistica dell'idrogeno. A seconda della modalità in cui verrà prodotto ed utilizzato l'idrogeno, il settore si adeguerà tecnologicamente per lo stoccaggio ed il trasporto. Già oggi il metanolo è utilizzato quale vettore di idrogeno organico liquido (LOHC1) e così potrà essere in futuro anche per l'ammoniaca.

Il contesto energetico delineato indica che le infrastrutture logistiche energetiche svolgeranno un ruolo fondamentale per la stabilità e la decarbonizzazione del sistema energetico nazionale.

In questo ambito, sono i tempi autorizzativi il fattore sul quale è necessario intervenire urgentemente per accelerare i procedimenti autorizzativi e quindi gli investimenti nelle opere al fine di consentire il raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici del Paese. Le reali tempistiche autorizzative attuali (per Conferenza dei Servizi, pareri regionali, VIA) non consentono il rispetto degli obiettivi temporali previsti dal PNIEC nazionale e dal Green Deal comunitario.

In ambito portuale, è opportuno ricordare che la movimentazione del greggio, dei prodotti petroliferi e low carbon (biocarburanti attualmente ed in prospettiva carburanti sintetici e *recycled carbon fuels*) avviene principalmente via mare e il comparto movimentata circa 170 milioni di tonnellate/anno (tra greggio importato e prodotti lavorati), divenendo strategico per molti porti (mediamente il movimentato petrolifero incide per oltre il 35% sul totale movimentato del porto).

Occorre, pertanto, il mantenimento operativo dell'industria della lavorazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e dei prodotti energetici low carbon a sostegno della cosiddetta "economia del mare", con un quadro normativo nazionale e comunitario equilibrato e neutrale dal punto di vista delle tecnologie abilitanti la transizione energetica.

Parallelamente è importante ricordare il ruolo di tali prodotti nel trasporto marittimo, ove coprono quasi il 100% della domanda. Per aumentare la sostenibilità ambientale di tale trasporto occorre quindi sostenere e promuovere sia l'utilizzo del GNL e del bioGNL nelle nuove flotte che di quote crescenti di carburanti a basso contenuto di carbonio nei combustibili tradizionali, peraltro impiegabili da subito nelle flotte esistenti, attraverso lo sviluppo di appropriate politiche di sostegno economico e finanziario agli armatori.

Occorre inoltre sostenere la transizione energetica di tutta la flotta di bandiera.

In tale contesto, nell'ambito della più generale strategia di ripresa dell'economia nazionale dall'emergenza Covid-19, il Governo ha destinato 500 milioni di euro al rinnovo e ammodernamento delle navi. Tuttavia, a causa di criticità legate ad alcuni requisiti previsti per l'accesso a tali risorse, con il primo bando è stato impegnato solo circa il 30% delle stesse.

È importante che venga varato un nuovo provvedimento affinché l'armamento nazionale non perda questa significativa opportunità.

Per quanto concerne le infrastrutture aeroportuali, i depositi di carburante per aviazione siti all'interno del sedime aeroportuale rientrano, ai sensi della Legge n.35/2012, tra le infrastrutture strategiche sottoposte al regime autorizzativo di competenza dello Stato, rappresentando una complessa attività gestita in concessione da operatori altamente qualificati e dotati di idonei requisiti di capacità tecnico-organizzativa ed economica. La natura di strategicità di tali infrastrutture rientra, pertanto, in un contesto di sicurezza energetica centrale per il Paese. A dimostrazione della rilevante importanza e complessità di queste attività, in questi anni, nonostante il grave quadro economico in cui ci si è ritrovati a operare, dato il lungo periodo determinato dal crollo dei consumi, le imprese del settore titolari della subconcessione dei depositi carburanti avio hanno mostrato la loro affidabilità e senso di responsabilità, continuando ad assicurare un servizio strategico con continuità ed in piena sicurezza, grazie a consolidati standard operativi e tecnologici.

La garanzia della continuità del servizio di rifornimento di carburanti non può prescindere da una gestione dell'infrastruttura secondo i più elevati standard di sicurezza, ambientali ed economici. In tal senso, la presenza di operatori qualificati, anche integrati nella filiera petrolifera, assicura tali livelli di qualità delle operazioni. Pertanto, desta preoccupazione la decisione di ENAC di centralizzare presso i gestori aeroportuali la proprietà e la gestione (salvo delega con procedure di affidamento per la verità non chiare) con un Regolamento del 5 maggio 2023, peraltro oggetto di ricorso da parte degli stessi gestori.

Le incognite, i tempi di implementazione e le difficoltà inevitabili nel gestire tale situazione non potranno che avere effetti negativi sugli investimenti, anche in ottica green, che sarà opportuno vengano effettuati nei prossimi anni.

4.13 Sperimentare in Italia gli EMS

Risulta opportuno sperimentare anche in Italia l'utilizzo dello *European Modular Systems* – combinazione modulare dei veicoli che possono raggiungere una lunghezza fino a 25,25 mt – al pari di quanto è avvenuto nel resto d'Europa dove alcuni Paesi già utilizzano sul proprio territorio tale configurazione in regime ordinario.

Nell'ambito della sperimentazione, sarebbe auspicabile innanzitutto individuare una rete idonea alla circolazione degli EMS, che possa collegare i porti e i terminal ferroviari con i centri intermodali, interporti e aree logistiche, così da abbattere i costi di primo e ultimo miglio per il trasporto intermodale e potenziare ulteriormente l'intermodalità terrestre e marittima.

I benefici legati all'utilizzo degli EMS sono molteplici: migliorerebbero l'impatto ambientale delle attività di trasporto merci su strada e ridurrebbero l'intasamento dell'infrastruttura stradale senza determinare una maggiore usura della stessa, rimanendo il peso sugli assi inalterato, consentendo guadagni di efficienza, produttività, competitività.

Nell'ambito della revisione della Direttiva Pesi e Dimensioni, si evidenzia un'apertura significativa alla circolazione transfrontaliera degli EMS a determinate condizioni, oggi consentita solo in ambito nazionale, essendo riconosciuti come soluzioni interessanti per migliorare l'efficienza economica ed energetica delle operazioni di trasporto.

4.14 Maggiore attenzione ai fabbisogni energetici degli immobili logistici e alle esigenze localizzative degli insediamenti logistici

Ai fini della transizione ambientale, esistono delle progettualità relative all'ottimizzazione energetica delle imprese di autotrasporto merci e di logistica di particolare rilevanza che appaiono sicuramente meritevoli di attenzione e di un adeguato sostegno pubblico sull'intero territorio nazionale.

Autoconsumo/Autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili

Tra le progettualità di interesse figurano quelle relative all'autoconsumo realizzabile con la tecnologia fotovoltaica, e dunque all'autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nell'ambito degli immobili logistici.

Oggi le imprese del settore coprono solo una quota parte dei propri fabbisogni con l'autoproduzione e ciò deriva dal profilo dei loro consumi: più elevati in fascia notturna, quando cioè gli impianti fotovoltaici non producono energia elettrica, a causa soprattutto della ricarica dei veicoli e mezzi elettrici di movimentazione delle merci, nonché dei significativi consumi di taluni magazzini come quelli refrigerati.

Per le imprese del settore l'autoproduzione può diventare una scelta completamente vantaggiosa se grazie ad essa riescono a coprire il più possibile i fabbisogni energetici aziendali, senza essere "costrette" a vendere alla rete l'energia non autoconsumata durante il giorno e a prelevare dalla rete l'energia di cui hanno invece bisogno nelle ore serali. Al riguardo, si evidenzia la necessità di eliminare il differenziale di costo tra l'energia elettrica autoprodotta da FER e non autoconsumata, venduta al GSE, e quella prelevata di notte.

Avendo le imprese del settore la necessità di storage dell'energia autoprodotta durante il giorno, sarebbe auspicabile prevedere un incentivo pubblico per l'acquisto di sistemi di accumulo, a fronte del loro significativo costo e dell'assenza di uno strumento di sostegno in ambito industriale.

Si tratta di un'esigenza comune sia alle imprese che approcciano e valutano oggi, per la prima volta, l'investimento in fotovoltaico sia alle imprese che lo hanno realizzato diversi anni fa con impianti il cui dimensionamento non è stato programmato in vista dell'introduzione di mezzi elettrici e che intendono investire su questo fronte. C'è anche poi un'esigenza di flessibilità nell'organizzazione dei servizi di trasporto e logistica di cui occorre tener conto per rispondere alla domanda di mobilità delle merci che, oltre a non essere rigidamente programmabile, ha chiaramente dimostrato negli anni di crescere in modo molto più sostenuto rispetto alla crescita del PIL.

Come per i sistemi di accumulo, occorre dedicare attenzione e sostegno adeguato agli investimenti delle imprese che intendono installare al loro interno colonnine di ricarica per i mezzi elettrici abbinata all'impianto fotovoltaico aziendale, non aperte dunque all'utilizzo di terzi, con una potenza alta e caratteristiche tali da soddisfare le esigenze operative aziendali (ad esempio la velocità nei tempi di ricarica e la flessibilità di utilizzo nei magazzini potendo contare anche su sistemi mobili di ricarica, la possibilità di potersi approvvigionare con un costo "ragionevole" dell'energia non conseguibile – allo stato dei fatti – con un rifornimento esterno all'azienda, l'efficiente gestione dei mezzi e degli autisti che viene meno con una ricarica esterna anche tenuto conto della attuale scarsa diffusione di un'infrastruttura pubblica di rifornimento adeguata).

Con queste misure si inizierebbe a ragionare in un'ottica più efficace, ossia quella di render concretamente possibile la messa a terra di progettualità "integrate" che tengano conto di tutti gli interventi salienti per l'elettificazione dei consumi in chiave di logistica sostenibile sotto il profilo ambientale ed economico.

Le imprese di trasporto e logistica sono chiamate ad attuare percorsi di elettrificazione dei consumi, nonché di efficientamento energetico, che richiedono significativi investimenti nella sostituzione dei mezzi endotermici con mezzi a zero emissioni (*full electric/fuel cell*) e nell'installazione di impianti fotovoltaici presso le proprie strutture immobiliari (magazzini, parcheggi, ..) che, a loro volta, implicherebbero - poiché ad essi sono strettamente connessi - ulteriori investimenti (come l'acquisto di sistemi di accumulo avanzati e di colonnine di ricarica) al fine di conseguire un impiego ottimale e razionale dell'energia i cui costi graverebbero integralmente sulle imprese in assenza di adeguate forme di incentivazione pubblica.

Le imprese "energivore" della logistica

Il settore della logistica esprime significativi consumi di elettricità non solo per illuminare le strutture immobiliari, alimentare veicoli e mezzi elettrici di movimentazione delle merci, ma anche per soddisfare i fabbisogni energetici dei magazzini con celle frigorifere adibiti allo stoccaggio di merci a temperatura controllata.

Eppure, oggi le imprese della logistica non sono considerate energivore a livello normativo e pertanto restano escluse dai provvedimenti applicabili invece al mondo della produzione.

Occorre, dunque, intervenire in sede europea per avviare un percorso che conduca alla revisione della normativa comunitaria per ricomprendere tecnicamente le imprese della logistica tra quelle energivore o comunque far sì che le imprese della logistica con i più elevati fabbisogni energetici possano essere destinatarie di forme di sostegno pubblico che allevino i costi energetici legati allo svolgimento delle proprie attività.

I criteri localizzativi degli insediamenti logistici

Molto spesso assistiamo a tentativi da parte di Regioni, Province, Città Metropolitane e Comuni di "mettere ordine" alla proliferazione di insediamenti logistici, ma in assenza di un coordinamento tra i diversi strumenti in termini di criteri per la loro localizzazione. Infatti, la sovrapposizione tra diversi strumenti genera un quadro regolatorio poco chiaro e trasparente per gli operatori. È quindi auspicabile una netta divisione tra gli obiettivi perseguiti dai diversi strumenti, limitando gli ambiti di sovrapposizione. In particolare, occorre rilevare come gli strumenti di pianificazione spesso cercano di governare gli insediamenti logistici attraverso l'introduzione di criteri localizzativi differenziati in funzione della dimensione dell'intervento. Tuttavia, i meccanismi delle soglie dimensionali spesso non sono efficaci se applicati alla destinazione logistica in ragione della rapida evoluzione e della eterogeneità degli insediamenti logistici stessi. In questo senso, sarebbe opportuno individuare criteri più idonei a garantire lo sviluppo degli insediamenti logistici e al contempo riducendone gli impatti sull'ambiente, sul traffico e la viabilità e sulle altre funzioni insediative.

4.15 Orientamento formazione e occupazione

Il capitale umano è un asset fondamentale per le imprese dei trasporti e della logistica, che ne determina il valore, la redditività, il vantaggio competitivo, il successo sul mercato. Esso svolge un ruolo essenziale nella fornitura dei servizi aziendali e nell'evoluzione del settore verso un sistema più sostenibile ed efficiente.

La logistica e i trasporti sono settori ad alta intensità lavorativa, con prospettive di sviluppo interessanti, che rischiano di essere frenate dalla carenza di manodopera e dalla difficoltà che ormai da diversi anni hanno a reperire sul mercato addetti, a partire dai conducenti professionali di mezzi pesanti e addetti ai magazzini.

Ciò è da una parte dovuto innanzitutto a un'immagine distorta e negativa dell'opinione pubblica del settore, che inevitabilmente allontana i giovani dalle opportunità di lavoro in esso presenti, agli elevati costi che vanno sostenuti per ottenere i titoli abilitativi alla professione di autista, all'inadeguatezza dell'offerta formativa pubblica.

Appare innanzitutto opportuno integrare i percorsi formativi all'interno degli istituti tecnici, prevedendo indirizzi specifici. Con gli ITS, infatti, non si riesce a soddisfare la domanda di tali profili professionali poiché in essi vengono formate figure intermedie e non di base.

Il settore è poi in continua evoluzione sulla scia delle innovazioni tecnologiche e della digitalizzazione dei processi operativi, in tutte le fasi della filiera, con il mercato che richiede nuove professionalità e l'aggiornamento delle competenze degli addetti nelle imprese di trasporto e della logistica.

In linea generale, ci vorrebbe una maggiore attenzione nella predisposizione dei programmi formativi, che andrebbero elaborati dalle scuole d'intesa con le imprese.

È importante inoltre collaborare con gli istituti professionali e con le organizzazioni del Terzo settore per la formazione di immigrati, che rappresentano un bacino importante di potenziale forza lavoro da impiegare nel settore dei trasporti e della logistica.

Anche nel settore del trasporto marittimo si riscontra ormai una carenza strutturale di alcune figure professionali che purtroppo le imprese armatoriali sono costrette a cercare all'estero. Esistono, infatti, notevoli barriere all'ingresso che rendono particolarmente difficoltoso l'accesso ai mestieri del mare per le nuove generazioni. Per abbatterle occorre semplificare e aggiornare i requisiti di accesso ad alcune figure professionali marittime (ad es. quella di "cuoco equipaggio"); mettere a disposizione rapidamente i fondi per la formazione dei marittimi stanziati dalla legge n.85/2023; attuare la riforma del collocamento della gente di mare e istituire l'anagrafe nazionale della gente di mare per facilitare l'incontro fra domanda e offerta di lavoratori marittimi.

4.16 A.R.T.-Autorità di regolazione dei trasporti

Ai fini di una chiara ed efficace interlocuzione, si ravvisa innanzitutto l'esigenza di individuare eventuali sovrapposizioni tra le attività svolte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART e da altri interlocutori pubblici (in primis il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Autorità di Sistema Portuale e, in alcuni casi, anche il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica), onde definire un quadro di competenze certo.

Dall'istituzione dell'ART, si è assistito, inoltre, ad una progressiva estensione, delle richieste di contribuzione al suo funzionamento ad una platea sempre più vasta di soggetti operanti nel settore dei trasporti.

Ciò ha determinato e sta determinando una situazione di forte criticità tra e per le imprese, in particolare per le piccole e medie imprese, che non comprendono appieno il ruolo dell'Autorità, contestandone le modalità operative perentorie, soprattutto nella richiesta del contributo, in un periodo di evidente difficoltà economica.

Come noto, tale Autorità è finanziata con il contributo degli operatori economici operanti nel settore del trasporto. Ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto istitutivo, ART determina annualmente la misura del contributo che gli operatori economici "operanti nel settore del trasporto" sono tenuti a versare

per assicurare il finanziamento delle sue attività, ivi comprese modalità e tempi del versamento. L'obbligo contributivo è dovuto dagli operatori *"per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge"*.

L'articolo 20 del Decreto Legge numero 104 del 10 agosto 2023, convertito con modificazioni dalla L. 9 ottobre 2023, n. 136 (G.U. 09/10/2023, n. 236) ha escluso il settore dell'autotrasporto merci dalle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti e, conseguentemente, soppresso il relativo obbligo contributivo.

Tale provvedimento ha disposto l'insussistenza dell'obbligo contributivo annuale sulla considerazione che il settore del trasporto merci su strada rappresenta un comparto già liberalizzato, totalmente regolato da norme europee e nazionali e dal Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori e dove la stessa Autorità non aveva esercitato alcun tipo di regolazione.

Tale nuova normativa rende opportuna una considerazione più ampia e complessiva in merito al campo di applicazione del contributo in esame anche ad altre categorie di attività, la cui regolazione e regolamentazione, in analogia con l'autotrasporto merci, sono affidate ex lege alla competenza di altri enti (ad esempio, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Autorità di Sistema portuale). Le stesse attività di logistica, ad esempio, che si traducono in attività di movimentazione e deposito di merci strettamente funzionali alle attività di trasporto merci su strada, vengono svolte in magazzini ubicati al di fuori dei nodi logistici regolati dalla stessa Autorità.

Sarebbe, inoltre, comunque opportuno intervenire sulla soglia di esenzione di tale contributo, rispetto alla quale la disciplina vigente (art. 37, comma 6 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201) non fissa alcun criterio, lasciandone la determinazione esclusivamente alle decisioni di ART.



CONFINDUSTRIA