SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

messaggeromarittimo

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Assemblea Pubblica 2023

TRANSIZIONE e SOSTENIBILITÀ
SFIDE e OPPORTUNITÀ, VISIONI e REALTÀ

MAGAZINE

No.005/2023

sped. abbonamento postale D.L.353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

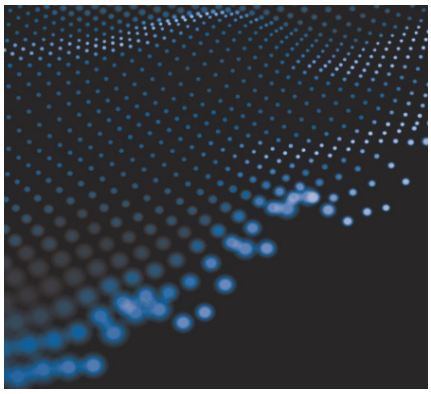
Edizioni commerciali e marittime srlu
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

TRANSIZIONE e SOSTENIBILITÀ

SFIDE e OPPORTUNITÀ, VISIONI e REALTÀ

PREMESSA



Da quasi ottant'anni Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti, della logistica e della spedizione di merci, contribuisce alla crescita economica del Paese, operando da protagonista nell'universo di un comparto complesso e articolato, ma fondamentale per competitività del nostro sistema economico. Considerando che dall'ultimo dopo guerra questo comparto ha avuto uno sviluppo a dir poco esponenziale, Confetra, con la sua organizzazione strutturata su base confederale, è riuscita e continua a rappresentare e vitalizzare tutte le imprese dei diversi settori imprenditoriali associati, distinguendosi per la sua caratterizzazione di completa autonomia e indipendenza da qualsiasi altra organizzazione di rappresentanza economica, politica o di altra natura.

Il 14 Novembre scorso questa grande Confederazione del trasporto e della logistica ha tenuto, nella suggestiva cornice dell'Acquario Romano, la sua assemblea pubblica annuale. La manifestazione è stata aperta dalla relazione del Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, a cui è seguita una tavola rotonda condotta da Oscar Giannino, con la partecipazione di Donatella Prampolini, Vice Presidente di Confcommercio, e di Valeria Termini, ordinaria di Economia politica all'Università Roma Tre e componente del Cnel, e la partecipazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso.

Senza tralasciare le altre urgenze del momento, la relazione del Presidente, Carlo De Ruvo, è stata segnata in modo particolare dal tema attualissimo della transizione verde delle attività di trasporto e logistica, con una puntuale ricognizione degli obiettivi di decarbonizzazione complessivi e dei vari settori e delle stime sui rilevanti fabbisogni di investimento, lanciando una proposta concreta di avviare un progetto nazionale di sperimentazione finalizzato a decarbonizzare la distribuzione urbana delle merci, responsabile di più del 32% delle emissioni e del 23% del trasporto stradale. De Ruvo ha sottolineato la necessità di una reale e complessiva trasformazione tecnologica nell'ambito di un quadro organizzativo intelligente e compatibile con l'obiettivo finale di ridurre le emissioni dei veicoli utilizzati per il trasporto stradale di merci, grazie all'adozione di tecnologie e fonti energetiche a zero o bassissime emissioni.

Nella sua relazione De Ruvo ha toccato anche altri argomenti cruciali, come la **governance portuale**, per la quale non servono ulteriori accorpamenti di Authority e privatizzazioni, ma una più forte regia nazionale, e **la concorrenza**, per cui è necessaria una regolazione economica preventiva dei mercati logistici per evitare rischi di abuso di posizione dominante e cartelli. Altro tema cruciale è la gestione del **trasporto attraverso l'arco alpino**, sul quale il Presidente confederale ha espresso l'esigenza di una decisa azione politica dell'Unione europea, per garantire la libera circolazione delle merci nel mercato interno e una gestione che, nelle malaugurate ma non così infrequenti situazioni di emergenza, consenta lo svolgimento ordinato e regolare dei traffici, oltre che sui valichi alpini, anche sui corridoi europei.

Governance portuale

Sulla governance portuale Confetra pone l'accento sull'esigenza di evitare cambiamenti agli attuali assetti istituzionali delle Adsp. Essenziali per la governance dei porti sono invece la digitalizzazione della filiera logistica e la semplificazione burocratica, col coordinamento e la razionalizzazione dei numerosi enti coinvolti. "Su tutti questi aspetti sono in corso (o sono previsti) investimenti (Pnrr e Pnc) e semplificazioni procedurali, in alcuni casi anche da molto tempo - ha detto De Ruvo - ma restano ancora incertezze sulla loro effettiva conclusione".

Concorrenza

In tema di concorrenza, è necessario monitorare con più attenzione i processi di integrazione verticale e orizzontale nel trasporto e nella logistica, che sono certamente necessari per l'efficienza e la qualità dei servizi, ma possono incidere sensibilmente sugli equilibri competitivi tra imprese operanti nei singoli segmenti di attività e sul loro accesso ai relativi mercati dei servizi.
"Servono misure di regolazione economica preventiva dei mercati logistici" precisa De Ruvo "e di trasparenza e di regolarità degli operatori, per evitare barriere, cartelli, comportamenti scorretti, inefficienze e rendite". Inoltre, va estesa l'esclusione, già concessa all'autotrasporto merci, dalla competenza regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) e dal connesso obbligo contributivo, ad altre attività - principali, accessorie e connesse - di trasporto, movimentazione logistica e spedizione delle merci, tutte liberalizzate e già regolate dal Mit e da altre Amministrazioni competenti, come l'autotrasporto merci.

L'Ue tuteli la libera circolazione delle merci

"Queste vie di transito sono la nostra principale porta di comunicazione con l'Europa e rappresentano al contempo un asset fondamentale e una criticità per la nostra economia, ma anche per quella della stessa Europa", ha affermato De Ruvo. "L'economia nazionale e quella europea dipendono in misura cospicua dagli scambi commerciali interni all'Ue e, data la quota rilevante che transita attraverso le Alpi, una gestione efficiente ed efficace dei valichi dovrebbe essere supportata al meglio", ha detto il Presidente.

Arco alpino, necessaria gestione comune

A questo proposito, secondo Confetra, "sarebbe necessario che la gestione dell'arco alpino fosse coordinata da una struttura comune composta anche dagli stakeholders, che raccolga in tempo reale i dati di traffico e di agibilità e disponga di modelli sempre aggiornati di simulazione multimodale, in grado di supportare il decisore, politico e tecnico - sia nelle emergenze sia nella programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture stradale e ferroviaria - e che comunichi tempestivamente, attraverso una piattaforma dedicata, con gli utenti delle infrastrutture".

SOMMARIO

REDAZIONE
Vezio Benetti
Andrea Puccini
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA
Barbara Bargagna

SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA. ADELANTE, CON JUICIO

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI | MATTEO SALVINI

IL MINISTRO SALVINI PROMETTE UN'ITALIA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA PROFONDAMENTE TRASFORMATA ENTRO IL 2032

"Sull'alleanza stretta per l'euro 7, fin quando la Commissione europea le ha concesso spazio sugli e-fuel, la Germania è andata avanti compatta trascinando una decina di altri paesi. A quel punto, per sostenere e perorare anche la causa dei biocarburanti, ci siamo trovati … in scarsa compagnia".

Così, dalla tribuna dell'assemblea di Confetra, ha esordito il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

"Conto, però, che riusciremo egualmente a conseguire un buon risultato, cosa che ci permetterebbe di guadagnare un congruo spazio da dedicare alla ricerca per la permanenza in vita e lo sviluppo del motore endotermico. Una condizione assolutamente fondamentale."

TRA POCO PARTIRÀ LA CAMPAGNA ELETTORALE PER LE ELEZIONI EUROPEE DEL PROSSIMO GIUGNO.

"Coloro che vivono condizionati da questa tipologia di temi, vadano a guardare negli ultimi cinque anni chi ha votato e come. Consideriamo, infatti, che solo tre anni fa parlare di certi argomenti significava essere messi all'indice. Chi osava porre in discussione, non il principio 'green', ma anche soltanto la tempistica per attuare la transizione, era tacciato di odiare gli uccellini, i pesciolini, le biciclette, le piste ciclabili, le auto elettriche e la tutela dell'ambiente in generale. Come Lega, come Governo e come ministero dei Trasporti, non intendiamo assolutamente contestare l'obiettivo finale, chiediamo solamente un po' di tempo per poter fare in modo che il processo sia vissuto, non come un incubo, ma come una evoluzione del tutto naturale. Occorre comunque avere ben presente che non è possibile fare a meno di associare la sostenibilità ambientale a quella economica e sociale, perché non penso proprio che per qualcuno, a meno che non si tratti di un folle, risparmiare lo 0,1% delle emissioni chiudendo 1.000 aziende e licenziando 5.000 lavoratori possa rappresentare un obiettivo."

QUALI INIZIATIVE SPECIFICHE HANNO ADOTTATO L'ESECUTIVO E IL SUO MINISTERO ?

"Il 75% degli investimenti in cui ci stiamo impegnando sono indirizzati verso la sostenibilità, badando bene però che anche i tempi intermedi risultino sostenibili. Per questo sono vicino anche al porto di Gioia Tauro e mi preme ricordare che non stiamo parlando di una delle aree di questo Paese con piena occupazione, stiamo parlando della provincia di Reggio Calabria che, evidentemente, ha un fortissimo bisogno di infrastrutture e di lavoro. La normativa degli ETS applicata tout court dall'Europa non significa certo aiutare gli scali italiani ed europei, così come i limiti imposti illegalmente dall'Austria provocano code anche di 100 chilometri ai camion in transito al Brennero. Costringere gli armatori a trasferirsi verso i porti del Nord non si traduce assolutamente in un miglioramento della qualità dell'ambiente. Stiamo cercando di raddrizzare la nave e sono fiducioso che riusciremo ad apportare le necessarie correzioni."

"È giusto concentrarsi sul problema delle materie prime poiché la Ue sta passando dalla dipendenza dal gas russo alla futura dipendenza da una triade probabilmente ancora più preoccupante composta da Cina, Africa e Sud America. Bisogna anche tener conto che non stiamo parlando precisamente di democrazie evolute, dove i diritti sociali, sindacali e ambientali vengono rispettati in modo particolare. Ad esempio, nel Codice degli appalti in vigore dal primo luglio scorso, fra i requisiti per partecipare, ho inserito la condizione che i prodotti utilizzati dalle aziende debbano provenire da Stati che rispettano le norme ambientali e sociali. Dobbiamo fare attenzione, perché corriamo seriamente il rischio di segarci le gambe nel nome di un taglio solo minimale dell'emissione di CO2. Noi, con il debito degli Italiani fatto attraverso il Pnrr, spendiamo alcuni miliardi per comprare 3.000 autobus elettrici, ma di questi, se va bene, solo meno di un terzo sarà prodotto in Italia mentre il resto lo compreremo dalla Cina."

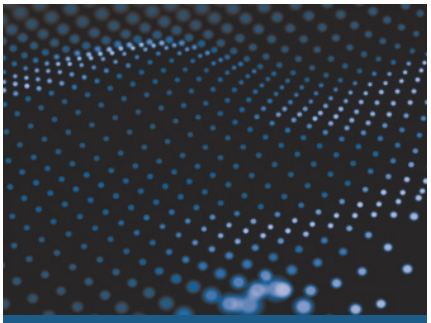
LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE, SECONDO IL MINISTRO, DEVE QUINDI ANDARE DI PARI PASSO CON QUELLA AMBIENTALE?

"Faccio un esempio. Secondo le stime, sempre in corso di aggiornamento, la connessione viaria e ferroviaria stabile fra la Sicilia, l'Italia e l'Europa significherebbe un abbattimento annuo di emissioni pari a circa 140.000 tonnellate di CO2. È chiaro che, se invece di avere centinaia di mezzi che fanno avanti indietro sulle strade, avrai il treno che attraversa lo Stretto in pochi minuti, il risparmio sarà molteplice oltre che notevole. Ci sarà un beneficio consistente anche riguardo alla creazione di posti di lavoro, al risparmio di tempo, che poi, come si sa, è dena-

ro. L'Europa dovrebbe fare il tagliando sulle politiche ideologiche 'green' tra 2026 e 2027, il che è una buona notizia solo a metà, perché nel prossimo giugno si rinnoverà il Parlamento europeo e quindi, se muteranno gli equilibri, potrà cambiare anche la maggioranza integralista a guida socialista-verde che ha imposto tutte queste argomentazioni. Cambierà anche la Commissione Europea e, magari, prevarrà l'indirizzo di qualcuno più equilibrato e meno ideologico."

IL PROBLEMA DELLA TEMPISTICA RESTA QUINDI PIÙ CHE ATTUALE: AGLI IMPRENDITORI SERVE UN MARGINE PER SCEGLIERE COME E SU CHE COSA INVESTIRE.

"Il budget di un'azienda non viene presentato con cadenza semestrale. È chiaro che, soprattutto nei settori del trasporto, della logistica, dell'autotrasporto e dell'automotive, si ragiona oggi delle tendenze del mercato del 2035. Come governo faremo tutto il possibile per arrivare al 2026 facendoci trovare pronti con le dovute decisioni a livello tecnico. Per quanto riguarda il ministero di mia competenza, stiamo preparando un dossier per l'Italia, oggi ancora a livello di bozza, che organizzerà il G7 l'anno prossimo. Ogni ministro pianifica il proprio settore, noi stiamo programmando il nostro per la metà di aprile 2024.
L'evento si celebrerà nella 'mia' Milano, una scelta dettata dal fatto che si tratta di una metropoli inserita a pieno titolo nella realtà europea che rappresenta un nodo fondamentale nell'infrastrutturazione logistica.
La diga di Genova, finalmente in costruzione, sarà fondamentale per far entrare agevolmente in porto le grandi navi di ultima generazione; idem per il Terzo valico, finanziato per quasi 4 miliardi con il Pnrr, il cui lavoro contiamo di ultimare entro il 2026. Allora potremo viaggiare in un'ora, all'interno del così detto triangolo industriale, da Genova a Milano o a Torino. È vero che dovremo rendere conto di essere operativi dal giugno del 2026, ma è chiaro che, quando si fa uno scavo in galleria, sotto la pietra si può trovare l'imprevisto che fa slittare e ritardare la chiusura dei cantieri. Suppongo e mi auguro che, in sede di Commissione Europea, si possa ragionare del fatto che, per complicazioni e difficoltà più o meno dirette provocate a livello economico internazionale da due guerre, si possa anche avere un ritardo di qualche mese. E poi abbiamo in ballo l'alta velocità con la TAV, che entrerà in funzione con il primo treno merci nel 2032 e, nello stesso anno, sarà operativo anche il tunnel del Brennero. Insomma, sono fiducioso che spenderemo i soldi del Pnrr, tutti e bene."



VISTO L'ARGOMENTO CARDINE DELL'ASSEMBLEA, VUOL DARCI UN CENNO ANCHE SULLA QUESTIONE DELLE BATTERIE ELETTRICHE?

"Il ministero che rappresento sta finanziando colonnine di autoricarica nei comuni, nelle province, sulle strade statali e sulle autostrade – aggiunge Salvini – e l'anno prossimo sulla tratta Brescia – Iseo sarà in funzione il primo treno a idrogeno. Però occorre procedere un passo per volta: se mi chiedete se oggi potremmo far marciare tutta la logistica e tutta la mobilità a propulsione elettrica o a idrogeno, vi rispondo che si tratta di una battuta."

E SUL 'NO' IDEOLOGICO AL RITORNO DELL'ENERGIA NUCLEARE IN ITALIA QUAL È IL SUO PENSIERO?

"L'Enel sarà in Slovacchia per l'inaugurazione di una centrale nucleare. Su questo aspetto, in Romania sono più avanti di noi e perfino la Commissione europea ha inserito il nucleare nell'elenco delle fonti energetiche rinnovabili. Chi oggi continua a dire no o è ignorante o ci vuole dipendenti da altri. Se continuiamo a fare a meno di alcune fonti di approvvigionamento energetico, come il nucleare, per motivi ideologici prima che tecnico-scientifici, mentre in Europa funzionano più di 100 reattori, significa che stiamo proprio sbagliando qualcosa."

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE DI CONFETRA | CARLO DE RUVO

La decarbonizzazione avrà impatti rilevanti su porti, trasporti, operatori

LA TRANSIZIONE ENERGETICA E AMBIENTALE DELL'ECONOMIA, DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA E I SUOI IMPATTI ECONOMICI, SOCIALI E PRODUTTIVI.

"Non pretendiamo di giungere a conclusioni chiare e definitive su un tema così complesso e ancora in via di definizione, ma vorremmo almeno provare a dare un contributo di chiarezza e di realismo."

CONGIUNTURA ECONOMICA E PROSPETTIVE

Dopo i saluti e i ringraziamenti di rito il Presidente De Ruvo è entrato concretamente nel vivo delle questioni più scottanti ed attuali, individuate nella congiuntura economica e nelle prospettive di sviluppo, nell'andamento del trasporto e nelle nuove tendenze geoeconomiche, negli obiettivi di decarbonizzazione nel trasporto stradale delle merci, in quello marittimo e della portualità, nel trasporto aereo, nel trasporto ferroviario e intermodale, nei fabbisogni di investimenti e di strategia complessiva, nel coordinamento dei grandi driver tecnologici e nelle esigenze di una concreta sperimentazione nella distribuzione urbana delle merci.

DECARBONIZZAZIONE

Merita anche considerare che non tutto si riduce alla decarbonizzazione del trasporto, ma è necessario agire anche in sintonia con le attuali priorità di policy di pari passo con l'attuazione di riforme istituzionali in relazione alla concorrenza. Riguardo, infine, alle politiche europee sull'intermodalità, va evidenziata l'emergenza al passaggio del Brennero e dei valichi alpini.

POLICY

Riguardo al primo degli argomenti, dopo aver sottolineato la peculiarità della fase che stiamo attraversando e le cause che l'hanno determinata, come la pandemia, e che la determinano, come le guerre sempre ingiustificabili, De Ruvo ha ricordato che ai primi segnali di cedimento, avvertiti già sul volgere del 2022, sono seguiti, all'inizio del 2023, dall'esaurimento della positiva inerzia generata dalla forte ripresa post-Covid, tanto che i dati del terzo trimestre di quest'anno segnano una crescita zero, una tendenza che, se verrà confermata anche per il quarto trimestre, chiuderà il 2023 con un più 0,7% di PIL, con previsioni di un più 0,5%, per il 2024, cioè, metà dell'area Euro. Esistono, tuttavia, tendenze positive anche per il prossimo anno, nonostante una scarsa dinamica dei consumi, degli investimenti e della produzione industriale. Anche l'andamento generale del trasporto, nel 2023, si è mostrato declinante, a detta di molti dovuto al forte rallentamento della crescita economica mondiale ed europea e degli scambi internazionali, come evidenziato anche, nel settembre scorso, dall'indice complessivo dei noli spot per il trasporto marittimo dei container.

Riflessi negativi sulla mobilità delle merci sono attesi anche da alcuni fenomeni legati alla cosiddetta "deglobalizzazione" post-Covid. Sicuramente la globalizzazione sta frenando, anche per il rallentare dell'economia mondiale, ma potrebbe riprendere in modo diverso; i cambiamenti in corso nel panorama economico generale sembrano spingere verso una regionalizzazione degli approvvigionamenti e dei mercati di sbocco di cui le nostre imprese potrebbero approfittare, grazie anche a strumenti come le Zes e le Zls. Confetra rimane quindi convinta che questa particolare fase economica possa rappresentare un'occasione di rilancio competitivo, magari con l'attuazione di tutte le riforme, semplificazioni e le risorse necessarie per il settore ferroviario, la digitalizzazione e l'elettrificazione dei porti.

DIFFICILE PROCESSO DI TRANSIZIONE ENERGETICA

"Ma è proprio dalla decarbonizzazione che nascono le preoccupazioni del mondo produttivo, del trasporto e della logistica, per la difficoltà di pianificare gli investimenti del difficile processo di transizione energetica. Il Green Deal Europeo e il Fit for 55 si propongono di raggiungere, sia pure gradualmente, la neutralità climatica entro il 2050, un obiettivo reso assolutamente necessario, dato l'incalzare della situazione climatica denunciato dagli ambienti scientifici e dall'Ue."

Il **trasporto stradale** delle merci ha la maggior quota dei consumi di energia nei trasporti, ma i nuovi veicoli leggeri venduti dal 2035 dovrebbero essere tutti a emissioni zero, mentre i nuovi veicoli pesanti dovrebbero esserlo al 90% dal 2040, grazie all'impiego di veicoli elettrici, a idrogeno o a combustione solo con l'utilizzo di carburanti rinnovabili.

Il Parlamento europeo ha da poco approvato l'Euro 7, ma ha chiesto di rinviarne l'entrata in vigore al 1° luglio 2031. Non si comprende bene, quindi, l'efficacia di questo Regolamento rispetto ai target di azzeramento delle emissioni dei nuovi veicoli già al 2035, mentre l'Associazione europea dell'automotive (ACEA) avverte che tutto ciò provocherà comunque sensibili aumenti nel prezzo dei veicoli.

Per quanto attiene le infrastrutture di alimentazione dei veicoli alternativi, la Commissione sta elaborando proposte per garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità in tutte le regioni, stabilendone la densità di ubicazione e la realizzazione entro tempi prestabiliti. Il processo di decarbonizzazione e gli obiettivi UE al 2030 richiedono, dunque, ingenti investimenti infrastrutturali e tecnologici, tuttavia, la decarbonizzazione dell'autotrasporto merci e della logistica (100 mila aziende e 4 milioni di veicoli) a Confetra sembra un'operazione piuttosto ardua da attuarsi nei tempi previsti. Secondo alcune nostre valutazioni, nel periodo 2024-2030 dovrebbero entrare in funzione poco meno di mezzo milione di veicoli leggeri e poco meno di centomila veicoli pesanti, per un investimento che si aggira intorno ai 45 miliardi; cifre su cui occorre, quanto meno, riflettere seriamente.

A parere della Confetra, per conseguire l'obiettivo occorre migliorare l'efficienza delle tecnologie e aumentare le fonti energetiche a zero emissioni, con una politica adeguata e affidabile di approvvigionamento energetico. In tale contesto alle imprese di autotrasporto saranno chiesti un rilevante sforzo finanziario e una profonda riorganizzazione logistica e operativa, coerente con il cambiamento tecnologico dei mezzi, senza parlare della non facile uscita dalle fonti fossili e del rischio di forti aumenti dei prezzi del trasporto su strada, insostenibile se scaricato tutto sugli operatori.

Il **trasporto marittimo** muove l'80% degli scambi mondiali e provoca circa il 3% di gas serra, dovuto anche all'invecchiamento del naviglio e alla comprensibile incertezza sui carburanti futuri nella costruzione delle nuove navi; ciò non di meno la Commissione europea ha sensibilmente accelerato i tempi del percorso di decarbonizzazione.

Secondo recenti stime (UNCTAD), a livello globale sarebbero necessari investimenti tra 8-28 miliardi di dollari l'anno per decarbonizzare le navi e tra 28-90 miliardi per sviluppare la produzione e la distribuzione di carburanti a zero emissioni entro il 2050, mentre stime Drewry indicano in oltre 3 mila miliardi di dollari nei prossimi 25 anni i costi della decarbonizzazione del trasporto marittimo.

La strategia di decarbonizzazione seguita dall'UE prevede poi l'applicazione allo shipping del meccanismo ETS di scambio di quote di emissione a partire dal 2024, che sta già evidenziando i primi segnali negli orientamenti delle principali compagnie di trasporto container mondiali sul possibile trasferimento degli scali dai porti europei verso quelli extraeuropei.

Per i porti, la transizione energetica e ambientale punta da un lato sull'elettrificazione delle banchine (cold ironing), con risorse pubbliche alle AdSp per coprire, entro il 2030, almeno il 90% della domanda di energia delle navi in sosta, dall'altro sull'impiego di fonti rinnovabili (green ports), da affiancare al deposito e distribuzione di carburanti alternativi e sintetici (GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno).

Con il 2,5% di emissioni globali, il **trasporto aereo** è considerato difficile da decarbonizzare mediante carburanti alternativi. I costi della transizione energetica, secondo l'Europarlamento, fra il 2020 e il 2050 dovrebbero aggirarsi intorno ai 378 miliardi per sostituire gli aeromobili e introdurre nuove tecnologie, oltre ai costi della ricerca. Si tratta di oneri difficilmente sostenibili per il trasporto aereo, che potrebbero ripercuotersi sui costi dei servizi e, indirettamente, sui settori collegati, come il turismo.

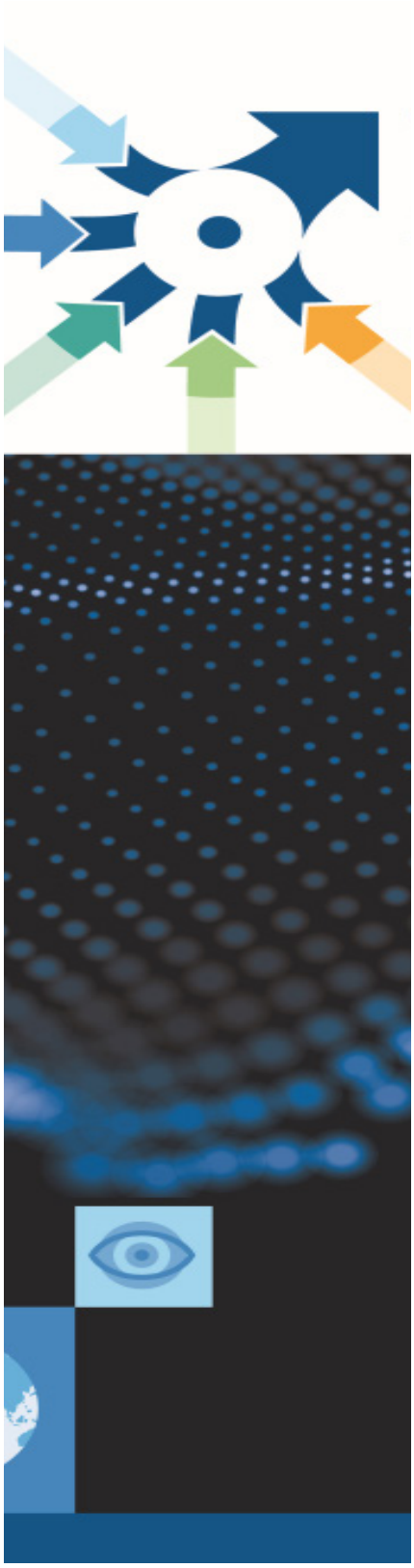
Anche il **trasporto ferroviario e intermodale**, ritenuto fra i più "puliti", dovrà ridurre anch'esso le emissioni sperimentando sistemi di trazione a ricarica elettrica e a idrogeno, ma soprattutto dovrà adeguare tecnologia e infrastrutture, per incentivare l'uso della strada ferrata e conseguire l'obiettivo di giungere entro il 2050 ad incrementare al 32% la quota del trasporto ferroviario, e al 44% sulle lunghe distanze, riducendo contemporaneamente la quota del trasporto su gomma. Il progetto europeo si basa sull'aumento della capacità di traffico e sull'adeguamento infrastrutturale e tecnologico agli standard TEN-T, che richiedono investimenti stimati (da UITC) in 537 miliardi fino al 2050, di cui 490 per l'ammodernamento del sistema ferroviario, dei terminal e delle connessioni con i porti e gli interporti. Secondo la Confetra, senza una politica per il trasporto su ferro, si rischia di accumulare ritardi consistenti in favore del trasporto stradale anche sulle lunghe distanze.

Il quadro complessivo di obiettivi a livello UE risulta molto frammentato e merita qualche riflessione in particolare sugli investimenti.

La proposta di regolamento sul Net Zero Industrial Act (NZIA) del marzo scorso stima investimenti aggiuntivi per 205 miliardi per il periodo 2021-2030, solo per gli investimenti in veicoli e punti di ricarica, al netto di investimenti in infrastrutture stradali o ferroviarie.
Le stime della proposta di PNIEC stimano in 65,6 miliardi annui l'investimento per la decarbonizzazione nel periodo 2023-2030, riferita ai veicoli elettrici e a energia rinnovabile. Comunque, tutte le stime considerate non risultano del tutto coerenti e valutano limitatamente i fabbisogni di investimento per le imprese.

Sarebbe quindi necessario approfondire l'analisi sull'attività di trasporto e logistica merci, responsabile in buona parte delle emissioni di gas serra, in un quadro generale di coerenza e di coordinamento tra obiettivi, azioni, tempi e risorse, pubbliche e private. Sono tutti aspetti che hanno ricadute rilevanti sugli investimenti, sulla qualificazione professionale e occupazionale e sulle logiche organizzative delle aziende, in particolare di trasporto e logistica, i cui settori presentano specificità tecniche e operative molto diversificate.

Nell'ambito di un sistema di attuazione e monitoraggio dei grandi driver tecnologici coinvolti nel complesso processo di decarbonizzazione dei trasporti e della logistica, sostenuto da un ampio e diffuso processo di digitalizzazione di sistemi e imprese, non dovrebbero mancare ambiti privilegiati di sperimentazione, in cui possano essere già nel breve-medio termine impiegate e testate tecnologie e regolamenta-



zioni capaci di ridurre e annullare situazioni emissive particolarmente critiche. Per la Confetra, questo ambito di più rapido avvio del processo di decarbonizzazione della mobilità delle merci, si può individuare nella **distribuzione urbana**, nelle città metropolitane e nei capoluoghi di regione e di provincia medio grandi, nelle quali si rileva una concentrazione di inquinanti molto più elevata che in altri territori, in particolare nelle città portuali.

Secondo i dati OCSE, il trasporto urbano delle merci rappresenta a livello europeo "solo" il 3% del trasporto merci totale, ma è responsabile del 20% delle relative emissioni e dell'8,4% delle emissioni totali del trasporto di persone e merci. Inoltre, i veicoli che svolgono distribuzione urbana rappresentano il 15% del traffico nelle città. Rispetto ai dati del 2022, sempre l'OCSE stima a livello europeo un aumento al 2050 del 20,3% delle emissioni prodotte da veicoli leggeri e pesanti in ambito urbano.
A livello nazionale, con riferimento al complessivo trasporto stradale, secondo i dati del Cluster Trasporti, quello urbano rappresenta una quota del 23,1% di veicoli/km e del 30,7% di emissioni di gas serra. Se si guarda al solo trasporto urbano delle merci quota di veicoli/km è del 17,3% e quella di emissioni è del 32,5%.
Ci sono, quindi, forti motivazioni per concentrare l'attenzione sulla decarbonizzazione del trasporto urbano e, in particolare, di merci, ma ci sono anche favorevoli condizioni di contesto. Innanzitutto, le grandi città stanno procedendo gradualmente alla sostituzione dei mezzi di trasporto pubblico stradale con l'introduzione di motorizzazioni elettriche e alimentate da combustibili a basse e zero emissioni. In secondo luogo, in ambito urbano si stanno concentrando gli interventi di installazione di ricarica elettrica pubblica e di diffusione incentivata delle ricariche private. In terzo luogo, vi è una crescente diffusione delle consegne a domicilio e un aumento delle esigenze di regolarne i flussi e le connesse emissioni. Quarto, la diffusione in ambito urbano della digitalizzazione e del 5G nella gestione dei flussi di traffico rende più agevole l'applicazione delle nuove tecnologie di gestione logistica (veicoli connessi e autonomi, *internet of* things e *smart logistics*, *big data*, intelligenza artificiale e *blockchain*). E altro ancora.
Considerando l'immissione obbligatoria sul mercato di nuovi veicoli leggeri e pesanti di trasporto merci (al 2035 e al 2040) e di veicoli privati a zero emissioni in tempi piuttosto ravvicinati (2030), avviare un progetto nazionale di decarbonizzazione del trasporto merci nei centri urbani risulterebbe oltremodo coerente ed efficace per la strategia di riduzione complessiva delle

emissioni di gas serra. Ma è fondamentale allargare le attuali pianificazioni di mobilità sostenibile al trasporto e alla logistica delle merci, coinvolgendo le imprese e le loro rappresentanze in un progressivo percorso condiviso. Il progetto non può però risolversi solo con l'allargamento delle ZTL o l'aumento delle tariffe di accesso; serve anche una trasformazione tecnologica e un quadro coerente e compatibile con i flussi di merci a monte e la distribuzione a valle. Bisogna stabilire dei principi fondamentali sui quali poi costruire una politica dedicata e ridurre la disomogeneità di regolamentazione (criteri tecnici, tariffazione, orari di accesso per il carico e lo scarico) della mobilità delle merci nei centri urbani.
Se la decarbonizzazione segnerà inevitabilmente l'attività di trasporto e logistica dei prossimi anni, a breve, medio e lungo termine, ciò nondimeno sussistono temi di *policy* strutturali e anche quotidiani sui quali una rappresentanza come quella della Confetra si sta confrontando con le istituzioni e gli stakeholders, a livello nazionale e europeo e che impattano sensibilmente sull'efficienza delle nostre imprese e, in ultima istanza, sull'economia del Paese, sulle quali è urgente avere risposte o quantomeno aprire una riflessione.
Riguardo al **mercato del lavoro**, la Confetra, con le altre Rappresentanze datoriali e sindacali, sta per avviare il **rinnovo del CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione**, che da anni registra una unanime convergenza di intenti regolatori su diversi temi. Anche questa volta, pur con tutte le difficoltà derivanti da una situazione congiunturale non certo favorevole, le parti sapranno mettere a punto un rinnovo sostenibile nell'interesse delle imprese e dei lavoratori.
Sul costo del lavoro Confetra insiste sull'introduzione di **sgravi contributivi sui neoassunti** su tutto il territorio nazionale a favore delle aziende che salvaguardino l'occupazione e per la defiscalizzazione degli aumenti previsti dai futuri rinnovi contrattuali nazionali.
In tema di **formazione**, particolarmente sentito dalle nostre imprese per le carenze di personale e per le esigenze di aggiornamento alle nuove tecnologie e ai nuovi moduli organizzativi delle imprese, riteniamo necessario progettare un **intervento strutturale sul sistema scolastico e universitario**, introducendo **indirizzi formativi dedicati** sulle funzioni e le specializzazioni professionali della logistica, del trasporto e della spedizione, dalle scuole professionali, agli istituti tecnici e ai corsi universitari di base e di specializzazione. Tutti i settori del comparto soffrono di uno squilibrio rilevante tra offerta e domanda di lavoro, a cui le nostre imprese e associazioni cercano di far fronte con iniziative specifiche, spesso occasionali. Per far fronte ai fabbisogni occupazionali delle nostre imprese è però necessario anche **agire sul piano culturale e della comunicazione**: le nostre professioni sono mal percepite come poco qualificate, a scarso contenuto tecnologico, con orari e carichi di lavoro eccessivi e anche mal retribuite. Non è affatto così! Da molti anni il nostro lavoro dipendente è regolato da un CCNL all'avanguardia, con tutele, garanzie e benefit di tutto rispetto, grazie anche ad un avanzato sistema di bilateralità.
Altrettanto importante per la crescita professionale e l'aumento della competitività delle imprese e dei lavoratori del settore è il **ruolo dei Fondi paritetici interprofessionali** per la formazione, di cui va salvaguardata la funzionalità per adeguare le professionalità già operanti alle nuove esigenze organizzative e aziendali.
Vorremmo, inoltre, favorire la massima trasparenza negli appalti di magazzino attraverso provvedimenti che si aggiungano al quadro regolatorio già definito dal CCNL. In particolare, chiediamo di ricostituire il **Tavolo della Legalità** presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con la partecipazione di tutti i Ministeri interessati per la messa a punto di provvedimenti volti a prevenire e a sanzionare forme di irregolarità nel settore.

Uno degli strumenti determinanti per favorire la legalità è **l'introduzione del *reverse charge* negli appalti di logistica**, cioè l'inversione sul

committente dell'onere del versamento IVA, spesso evasa dai fornitori insieme agli obblighi fiscali e contributivi. Sarebbe uno strumento essenziale di regolarizzazione e di contrasto alla potenziale penetrazione della criminalità organizzata; per questo vorremmo che il MEF presentasse una richiesta specifica di deroga, anche temporanea, alla disciplina Ue sull'IVA.

Infine, sul **salario minimo legale**, su cui si è espresso recentemente il CNEL, di cui la Confetra fa parte, ribadiamo la centralità della contrattazione collettiva in coerenza con la nostra storia e cultura giuridica, ma siamo anche favorevoli ad alcune mirate e specifiche sperimentazioni applicative. Ovviamente, va combattuto il sistema dei contratti "pirata", considerando unicamente i contratti realmente rappresentativi, tra i quali non può non annoverarsi il CCNL logistica, trasporto e spedizione, in quanto siglato da tutte le maggiori confederazioni datoriali e sindacali.

Dall'inizio di questa Legislatura sono state poste nell'agenda politica due **riforme** che coinvolgono particolarmente il trasporto e la logistica: autonomia differenziata e *governance* portuale.

La disciplina dell'**autonomia differenziata**, in corso di esame parlamentare, desta forte preoccupazione nelle imprese di trasporto e logistica, poiché include, tra le materie oggetto del possibile trasferimento di competenze alle Regioni, anche infrastrutture, porti e aeroporti. Il tema è quanto mai delicato, perché l'efficienza di un sistema trasportistico e logistico si basa su logiche di rete, dalla scala locale a quella regionale, nazionale ed europea, anche in una prospettiva globale. Il **rischio di frammentazione** del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione andrebbe assolutamente evitato, anche per ragioni di parità di condizioni strutturali e concorrenziali di base, ma allo stesso tempo non deve penalizzare le capacità competitive dei territori. È un esercizio quanto mai difficile, ma va assolutamente risolto.

Sulla riforma della ***governance* dei porti**, tema molto legato al precedente e posto anche in termini contraddittori con esso, vorremmo innanzitutto richiamare il fatto che si tratta di una materia complessa, che non riguarda solo le AdSp, ma che coinvolge funzioni fondamentali per la competitività e l'efficienza del trasporto marittimo e della movimentazione delle merci.
Innanzitutto, riteniamo che porre nuovamente mano alla nostra offerta portuale richieda almeno un esercizio di visione strategica sul posizionamento geoeconomico e competitivo del sistema produttivo e della portualità del nostro Paese. Per questo, prima di immaginare ulteriori fusioni tra sistemi portuali, già realizzate faticosamente dalla precedente riforma e non del tutto risolte, sarebbe **opportuno rafforzare la capacità di governo centrale,** modificando ruolo e funzioni di programmazione e coordinamento di organi già previsti, senza richiamarsi a modelli esteri di dubbia applicabilità. Ci sembrano poi **poco plausibili ipotesi di privatizzazione**, anche parziale, delle AdSp, perché finirebbero per snaturare o annullare la loro funzione pubblica di regolazione, di programmazione e di gestione della sicurezza.

Nella riforma della *governance* dei porti dovrebbe rientrare a pieno titolo il tema della **digitalizzazione della filiera logistica** e della **semplificazione burocratica**, del coordinamento e della razionalizzazione dei numerosi enti coinvolti. Su tutti questi aspetti sono in corso (o sono previsti) investimenti (Pnrr e Pnc) e semplificazioni procedurali, in alcuni casi anche da molto tempo, ma restano ancora incertezze sulla loro effettiva conclusione.
Un richiamo particolare va fatto sulle **procedure doganali** e sui **controlli sulla merce in transito**. Diversi grandi scali marittimi (in particolare Genova e Napoli), e anche aeroportuali, stanno vivendo una situazione veramente critica per la cronica mancanza di personale (sanitario e tecnico) e di strutture dedicate soprattutto ai controlli. Si tratta di un aspetto che pochi osservatori rilevano, ma che sta creando ritardi pesantis-

simi e vere e proprie situazioni di blocco dei processi di controllo e verifica delle merci, sia in import che in export, per cui la merce deve attendere anche 5 o 6 giorni per il rilascio di un semplice nulla osta documentale. L'effetto è la perdita di traffici a favore di porti e aeroporti europei.

Altro tema rilevante per la *governance* portuale, ma anche dell'intero settore logistico e trasportistico, è quello della **concorrenza**. Da alcuni anni stiamo assistendo a rilevanti processi di integrazione verticale e orizzontale, di per sé auspicabili per un'efficiente evoluzione dei servizi offerti, ma che possono incidere sensibilmente sugli equilibri competitivi delle imprese dei singoli segmenti di attività e sulle loro possibilità di accesso ai relativi mercati dei servizi. Sta diventando più pressante l'esigenza di introdurre **misure preventive di regolazione economica dei mercati logistici** e di trasparenza e di regolarità degli operatori, per evitare l'insorgere di barriere, cartelli e comportamenti non sempre corretti, che riducono l'efficienza dei mercati e possono produrre rendite poco giustificabili.

Un ultimo accenno al tema della concorrenza va fatto con riferimento all'**Autorità di Regolazione dei Trasporti** (ART).
Recentemente il Parlamento ha **soppresso la sua competenza regolatoria e il relativo obbligo contributivo gravante sulle imprese di autotrasporto merci**. Di questa decisione la Confetra condivide soprattutto le motivazioni, in quanto si tratta di un settore già regolato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'UE, liberalizzato e svolto in regime di libero mercato. Proprio per questo, **tale esclusione andrebbe però estesa anche nei confronti delle altre attività** – principali, accessorie e connesse – **di trasporto, movimentazione logistica e spedizione delle merci**, tutte ugualmente liberalizzate e già regolamentate dallo stesso MIT e da altre Amministrazioni competenti.

L'ordine del giorno approvato dal Parlamento, collegato all'approvazione della norma sull'esclusione dell'autotrasporto merci dalla competenza dell'ART, va in questa giusta direzione, impegnando il Governo a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla regolazione dell'ART e dal connesso obbligo contributivo. Proprio recentemente, per tutta risposta, l'ART ha avviato la consultazione sulla delibera contributiva 2024 includendo inopinatamente, nel relativo obbligo, anche altre attività precedentemente escluse, come le spedizioni e le agenzie marittime. Sarebbe quindi il caso che il Governo accelerasse l'attuazione dell'ordine del giorno sull'ART, anche per evitare il riesplodere di contenziosi amministrativi che da sempre caratterizzano la sua attività di riscossione, non fondata su una effettiva competenza regolatoria stabilita dalla legge.

Nell'ambito delle politiche europee sull'**intermodalità** c'è da considerare l'**emergenza del Brennero e dei valichi alpini**. In Italia permane un grave ritardo infrastrutturale per sostenere i sistemi di intermodalità che collegano le reti stradali e ferroviarie con i porti e con piattaforme logistiche retroportuali. Il PNRR-PNC, insieme ad altri fondi di bilancio, ha finanziato diverse connessioni di ultimo/penultimo miglio alla rete ferroviaria, soprattutto dei porti, e programmato la realizzazione di un vero e proprio piano. Se realizzati tempestivamente, questi investimenti possono contribuire ad aumentare il trasferimento verso modalità di trasporto a basse emissioni, ma serve continuità nella realizzazione dei molti interventi necessari a favorire uno sviluppo efficiente ed efficace della portualità, retroportualità e interportualità nazionale, compresa quella connessa alle vie navigabili, una modalità ancora fortemente marginale nell'assetto logistico del nostro Paese.
Serve una **visione più ampia dell'intermodalità**, che tuteli equilibri concorrenziali e competitivi, anche rendendo strutturali e potenziando strumenti come Mare-bonus e Ferro-bonus, recentemente rifinanziati ma in misura limitata, per dare continuità ai

positivi effetti generati.
Sull'intermodalità ferroviaria e il trasporto combinato, in particolare, oltre ai consistenti fabbisogni di investimento di adeguamento precedentemente citati, serve anche una positiva revisione della regolamentazione UE. La Commissione, proprio pochi giorni fa, ha finalmente pubblicato la proposta di **modifica della direttiva sul trasporto intermodale**, dopo svariati tentativi falliti nelle passate Legislature europee. Tuttavia, la Confetra non può che esprimere forti riserve sui tempi coi quali si è proceduto alla sua presentazione, che non lasciano margini sufficienti alla definitiva approvazione, entro la fine dell'attuale Legislatura, di uno strumento strategico per favorire il trasferimento modale delle merci dalla strada al trasporto su rotaia, sulle vie navigabili e su quello marittimo a corto raggio.

Sull'**Unione doganale** la Commissione Europea ha recentemente presentato una proposta di completa riforma del Codice. I contenuti seguono una direzione condivisibile, di semplificazione delle procedure e di riduzione degli oneri per le imprese, attraverso la trasformazione digitale e la vigilanza sulle importazioni, basata sulla condivisione e sull'accentramento dei dati a livello europeo.
Restano tuttavia alcune riserve circa il ruolo di operatore trust and check e sul rispetto da parte di tutti gli Stati membri dei controlli, attualmente svolti in modo notevolmente disomogeneo, come segnalato anche dalla Corte dei Conti europea; in alcuni Paesi come l'Italia sono stati applicati in modo fortemente rigido e fiscale, ma a breve saranno ulteriormente complicati dalla rilevazione del contenuto di carbonio dei prodotti importati.

Infine, va ricordata una **rilevante criticità del nostro sistema logistico riguardante i valichi alpini e, in particolare, quello del Brennero**. Queste vie di transito sono la nostra principale porta di comunicazione con l'Europa e rappresentano al contempo un asset fondamentale ed una criticità per la nostra economia, ma anche per quella della stessa Europa. L'economia nazionale e quella europea dipendono in misura cospicua dagli scambi commerciali interni all'UE e, data la quota rilevante che transita attraverso le Alpi, una gestione efficiente ed efficace dei valichi dovrebbe essere supportata al meglio.
Purtroppo, l'importanza dei valichi emerge, e in modo spesso dirompente, solo a seguito di eventi critici, come incidenti, frane e interruzioni, che stanno diventando sempre più frequenti. Da diversi anni, si è poi aggiunta una criticità strutturale derivante dall'opposizione delle comunità locali, attribuita all'impatto ambientale dei transiti stradali; tema spesso utilizzato strumentalmente dai politici locali per nascondere manovre protezionistiche delle loro produzioni, a cui, più recentemente, si sono aggiunti persino motivi di controllo dell'immigrazione clandestina. Il tema dei valichi alpini è quindi diventato un problema complesso, che non può più essere sottovalutato o, addirittura, ignorato.
Sarebbe invece **necessario che la gestione dell'arco alpino fosse coordinata da una struttura comune** composta anche dagli stakeholders – gestori delle infrastrutture, operatori dei servizi e amministrazioni nazionali e locali – che raccolga in tempo reale i dati di traffico e di agibilità e disponga di modelli sempre aggiornati di simulazione multimodale, in grado di supportare il decisore, politico e tecnico – sia nelle emergenze dovute ad eventi imprevedibili sia nella programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture stradale e ferroviaria – e che comunichi tempestivamente, attraverso una piattaforma dedicata, con gli utenti delle infrastrutture.
Coordinamento, programmazione, digitalizzazione e comunicazione potrebbero rappresentare un concreto punto di partenza per governare i flussi commerciali lungo l'arco alpino, almeno per gestire le criticità di transito. **Servirebbe una forte iniziativa "politica"** e la Commissione europea dovrebbe farsene carico, se volesse realmente tutelare la libera circolazione di merci (e persone). Promuovere e sostenere i progetti per

le grandi reti europee (TEN-T) è fondamentale, ma richiede, come dimostrato dal Consiglio di Essen (1994) in poi, tempi lunghissimi, rispetto ad emergenze ormai quasi quotidiane.

"Per concludere, questa mia relazione ha voluto rappresentare un tentativo di sintesi di una politica complessa come quella di decarbonizzazione del trasporto e della logistica, senza rinunciare a esporre anche temi che potremmo definire di politica "ordinaria" del settore, ma anzi cercando di integrarli in una sfida veramente impegnativa e ancora, per molti aspetti, incerta, che necessita di un quadro di coerenza, di coordinamento e di governance comprensibile e chiaro, per le imprese e la collettività.
Su molti temi trattati abbiamo avanzato proposte e anche lanciato allarmi, sperando che essi ricevano la giusta attenzione della politica e dell'opinione pubblica. La Confetra resta aperta e disponibile al confronto, ad offrire la sua collaborazione per individuare le soluzioni più sostenibili non solo sotto il profilo ambientale, ma anche economico e sociale.
La nostra aspettativa è che l'attuazione di strategie così hard to implement *vedano sempre il coinvolgimento delle rappresentanze d'impresa del trasporto e della logistica, come la Confetra e il suo Sistema Associativo, per verificarne concretamente e realisticamente la fattibilità, la tempistica e la sostenibilità."*

URSO: MISURE DEL GOVERNO PER LOGISTICA E TRASPORTI

Un intervento volto all'ottimismo e ricco di cifre confortanti, quello proposto nell'occasione dal Ministro delle Imprese del Made in Italy, Adolfo Urso, intervenuto anch'esso dal palco dell'assemblea pubblica di Confetra.

"Una Confederazione così significativa per il tessuto produttivo italiano - ha premesso il Ministro - sarebbe importante in qualsiasi altro Paese ma lo diventa ancor di più in Italia, anche per la sua conformità geografica che la impegna in Europa, più che altrove, per garantire una piena competitività del nostro sistema sociale e produttivo. La logistica è sicuramente indispensabile e ce ne siamo accorti in occasione del periodo pandemico, quando si sono interrotte le catene di approvvigionamento. Lo stesso vale per quanto si è verificato nel settore energetico".

Il Ministro ha elencato così le iniziative intraprese dal Governo, inserite nella prossima manovra economica a sostegno del sistema sociale, produttivo e del mondo del lavoro.

"Prima di tutto mi preme ricordare il taglio del cuneo fiscale, mai tanto significativo nel nostro Paese, accompagnato da una serie di altre misure per incentivare l'assunzione e l'occupazione dei giovani e delle donne. Si tratta di quasi 5 miliardi che abbiamo in agenda e che incrementeremo a breve con le risorse che giungeranno - ci auguriamo - dalla riprogrammazione dei fondi del Pnrr. Il Ministro Fitto sta trattando in sede Europea anche per questo. I fondi saranno in gran parte destinati proprio al sistema delle imprese, al fine di consentire la realizzazione di un piano di transizione all'industria 5.0".

Fra risorse nazionali, programmate nel bilancio dello Stato per i prossimi 2 anni, e fra nuove risorse aggiuntive al Repower, dedicate perciò innanzitutto a rendere più efficiente il sistema energetico delle imprese, si parla di 12 miliardi per il biennio a venire.

"Questo è il nostro obiettivo. Sul piatto ci sono 400 milioni per i contratti di sviluppo, una voce che speriamo di poter incrementare e alla quale teniamo in modo assolutamente peculiare, stiamo parlando di un miliardo e 100 milioni in più per i programmi PCE che si sommano, ovviamente, alle risorse già destinate alla microelettronica. Ci sono, poi, 330 milioni destinati al fondo per la crescita sostenibile, che dovrebbe consentirci di alimentare anche i disegni di legge collegati alla manovra economica, come quelli sull'intelligenza artificiale, sulle nuove frontiere della tecnologia e sulla Space Economy. Questi stanziamenti vanno certamente in direzione dei vostri interessi, soprattutto per quanto riguarda lo sviluppo dell'intelligenza artificiale applicata alla catena logistica e dei trasporti. A ciò va aggiunto un miliardo e 800 milioni per il credito d'imposta, destinato alle imprese che operano nella ZES unica del Mezzogiorno, per una somma complessiva di quasi 5 miliardi prevista nell'attuale manovra economica, che verrà, inoltre incrementata con i fondi riprogrammati del Pnrr". E' di stretta attualità anche il tema della connettività e dell'aggiornamento della strategia italiana per la banda larga, da conseguire fra il 2023 e il 2026, l'operazione è oltremodo significativa anche per la realizzazione del progetto che riguarda le aree cosiddette 'bianche', cioè quasi 6mila comuni italiani, magari piccoli, ma decisivi per il sistema produttivo e per la filiera logistica, che, a oggi, ancora sono esclusi da una rete di connessione ad alta velocità.

"Per completare tale progetto - ricorda Urso - è stata operata una riprogrammazione con le regioni italiane; siamo ben consapevoli che l'accesso ai servizi digitali richiede in pari misura politiche di sostegno alla domanda, sia per cittadini che per le imprese, e che occorrono anche opportuni interventi di ristrutturazione. Per questo il ministero è impegnato su diversi fronti in collaborazione con il dipartimento trasformazioni digitali e con la Commissione Europea affinché le imprese dispongano di un nuovo strumento dedicato ai servizi. Stiamo studiando nuovi sistemi per mettere a disposizione dei cittadini la possibilità di disporre di reti ad altissima velocità, per questo, insieme alle imprese e alle associazioni di imprese, ci stiamo adoperando per attuare un vero e proprio piano industriale che ci consenta di rendere sempre più competitivo il nostro Paese, nell'affrontare a pieno la sfida della trasformazione digitale green".

Il Ministro rivendica con orgoglio e soddisfazione anche una positiva inversione di rotta da parte di Bruxelles, alla base della quale s'innesta l'incessante lavoro di dialogo che il governo ha instaurato con le istituzioni europee.

"Nella determinazione delle scelte di politica industriale economica del nostro continente siamo riusciti a mutare gli assetti in Europa rispetto a quanto avveniva in precedenza, nella percezione comune, riguardo ai rapporti con l'asse franco-tedesco - e non è stato facile - abbiamo lavorato in maniera coesa e unitaria. Per quanto riguarda il mio dicastero, sono cambiati i luoghi decisionali, abbiamo composto un nuovo format di consultazione trilaterale con gli omologhi francese e tedesco, che si è insediato a Berlino nel giugno scorso, in questo modo possiamo indicare all'Unione Europea la strada da percorrere, per esempio sui regolamenti relativi alle materie prime considerate 'critiche'. Abbiamo, insomma, realizzato un vero e proprio format europeo, replicato dai tre paesi anche sui temi dell'intelligenza artificiale e sulle tecnologie di frontiera".

TRANSIZIONE ECOLOGICA … PIÙ O MENO SOSTENIBILE

Il fulcro del dibattito che ha animato l'assemblea di Confetra all'Acquario Romano si è incentrato sul tema della transizione ecologica, più o meno sostenibile, anche dal punto di vista economico e sociale, portato sul tappeto da Donatella Prampolini, Vice Presidente di Confcommercio, e da Valeria Termini, ordinaria di Economia politica all'Università Roma Tre e componente del Cnel.
La "conversazione" si è alternata con gli interventi dei Ministri Urso e Salvini che hanno contribuito ad attribuire ulteriore efficacia alla discussione.

"Quest'Assemblea rappresenta un momento molto importante per l'apprendimento e la commistione tra lo studio e l'accademia, tra l'internazionale e la realtà quotidiana – ha esordito **Valeria Termini** – *il Presidente De Ruvo ha sviluppato una relazione approfondita, estesa e importante, che ha veramente illustrato il senso della complessità del settore. Il complesso mondo dei trasporti è … nervoso, non solo per il Paese, poiché, in un mercato internazionale aperto come quello in cui viviamo, rappresenta proprio il sistema nervoso e, come tale, ogni ganglio si muove in interazione con gli altri e tutto ciò è straordinariamente interessante."*

"Dalla relazione del Presidente è emersa anche, e, forse soprattutto, l'interazione tra soggetti privati e soggetti pubblici. Questo è un punto nodale; ricordo, per esempio, quando, nel secondo dopoguerra, l'Iri realizzò la rete autostradale mentre la Fiat, la Lancia e l'Alfa Romeo rimettevano in piedi l'industria automobilistica e il genio di Enrico Mattei trasformava l'Agip in Eni, anziché liquidarla, come era stato stabilito.
Ci fu allora una sinergia straordinaria che determinò una crescita mai vista prima in tutto il Paese. Oserei dire che questo incarna un rischio portato in dote, ad esempio, dalle autonomie differenziate, perché il punto fondamentale è e rimane quello di fare sistema – ha puntualizzato ancora Termini. La transizione energetica, come è stato affermato da tutti, richiede grandi investimenti, perciò serve che le imprese siano in grado di agire da protagoniste e con il minimo di incertezza, grazie alle politiche di sostegno macroeconomico e energetico che il governo deve attuare, anche a livello europeo. Tra gli indicatori di queste interazioni, al primo punto troviamo proprio la questione della transizione energetica. Tra gli investimenti del 2023 c'è, infatti, un indicatore interessante a livello globale, ovvero gli 1,7 trilioni di dollari per le fonti non inquinanti, a fronte della metà di investimenti di cui sono oggetto i combustibili fossili. Questo è l'indicatore oltremodo significativo della transizione in corso avviata dalle politiche dei governi e mi preme evidenziare l'Ira (Inflation reduction act), per mezzo della quale il Presidente Usa Biden ha stanziato un importantissimo impegno decennale nel campo delle fonti rinnovabili, compreso il gas. Ma la transizione non può basarsi solo su di esse, dato che, soprattutto dopo il verificarsi della guerra russo-ucraina, abbiamo visto muoversi molto di più il Gnl, un fenomeno che comporta la necessità di trasportare tale prodotto con la conseguenziale accentuazione del ruolo dello shipping e dell'importanza dei grandi punti cruciali di passaggio, come Panama e Suez.
Non possiamo, poi, dimenticare la parte importantissima che viene ad assumere la digitalizzazione dei porti, ne è un esempio quanto accaduto in Australia, dove – come ricordiamo – 30.000 containers rimasero bloccati in seguito ad un attacco di natura cibernetica. Ed è questo un ulteriore aspetto della transizione di cui non possiamo non tener conto."
"Mentre la Cina e l'India rinviano l'intero problema al 2060, l'Europa, maggiormente impostata sull'osservanza delle regole, produce in realtà soltanto una quota minimale dell'inquinamento planetario. Il problema, quindi, è se queste regole potranno o meno attuarsi in tempi ragionevoli. Il Ministro Urso ha parlato di alcuni passi in avanti a livello istituzionale, ricordo che in Commissione si discuterà dei biocarburanti e, per dirla tutta e in modo schietto, l'Italia non ha saputo negoziare o non l'ha fatto come sarebbe stato necessario, visto che sono stati approvati i propellenti prodotti in Germania, un investimento alternativo (ma non necessariamente migliore) rispetto al nostro. Per concorrere efficacemente alla stesura delle regole è indispensabile essere presenti al tavolo dei negoziati e ci auguriamo che anche i nostri biocarburanti possano entrare in questa nuova fase di regolamentazione". "Un aspetto dell'Europa che talvolta ci preme sottolineare è la capacità di riconsiderare i propri piani: questo è un punto importantissimo poiché, in fondo, il Pnrr è consistito in un enorme ammontare di fondi che ha trasformato radicalmente l'ottica macroeconomica. Spero, dunque, che riusciremo a far introdurre anche i nostri punti di forza. L'aspetto sistemico, che ho richiamato all'inizio, è invece essenziale anche per i porti del Mediterraneo. Sono state infatti citate le zone speciali e, per ottenere l'integrazione dei porti 'verdi', è indispensabile renderle accessibili in modo conveniente, competitivo e sicuro per il passaggio delle navi e, soprattutto, integrarli convenientemente con la ferrovia.
Un esempio per tutti è il sistema Pipenet, che sarebbe in grado di collegare Bari a Trieste in pochi minuti, una plastica espressione della creatività italiana che è e resta un nostro punto di forza davvero straordinario. A corollario di tutto questo, c'è la politica macroeconomica, in cui agiscono le banche centrali e, a tal proposito, va notato che la Banca Centrale Europea sostiene (come tutti si augurano n.d.r.) che fra sei mesi i tassi di interesse saranno "bassi."

"Il penultimo aspetto - prosegue Termini - *riguarda il mutamento drastico nel panorama*

delle filiere industriali e questo è un punto per noi essenziale, dato che la rivoluzione energetica e digitale ci porta davvero verso altri scenari, come quello del triangolo delle materie prime sulla transizione energetica, che niente ha a che vedere con il vecchio oligopolio del petrolio e del gas detenuto dall'Opec, che il Gnl americano non è riuscito a vanificare.

La Cina, in particolare, dispone dell'80% di una materia prima essenziale, il 60% di un'altra …. e così via ... Dobbiamo anche fare i conti con il Sudest asiatico e l'Africa centrale, ancora in larga parte controllata dalla Cina, per la politica del decennio precedente, e con l'America Latina. Di fatto ci troviamo davanti al sorgere di un nuovo oligopolio, al quale dobbiamo prepararci. Il punto di forza degli americani, che li ha visti vincenti rispetto a una Europa in maggiori difficoltà dopo la guerra del gas, è proprio quello di aver preparato con lo shale gas *il cammino per i venti anni successivi. Quindi dobbiamo prepararci, non solo con le regole che ci propone l'Unione europea, che poi sono quelle di utilizzare miniere e fonti di approvvigionamento interne al territorio comunitario, ma ci indica anche come rimodulare le filiere industriali."*

Un appello volto ad un maggiore equilibrio tra richieste teoriche e target concretamente raggiungibili nel medio periodo è stato, invece, quello lanciato da **Donatella Prampolini**, Vice Presidente di Confcommercio, nella duplice veste di rappresentante del commercio nazionale e di imprenditrice di comprovata esperienza nel mondo della grande distribuzione.

"A me piace la concretezza, perciò devo premettere che quello della transizione ecologica è uno di quei classici temi che piacciono, che fanno radical chic e fanno bello, ma, spesso e volentieri, le persone non hanno la più pallida idea di quali conseguenze ne derivino nella realtà quotidiana, nella vita delle persone e delle imprese. Abbiamo un problema, vale a dire la dipendenza energetica dall'estero e, quando si hanno 22 punti vendita come la sottoscritta, e ci troviamo a fronteggiare un rincaro in bolletta sette volte più alto rispetto all'importo precedente, vi garantisco che diventa complicato dormirci sopra."

"Abbiamo costruito strutture, filiere, consorzi che funzionano e sono tra i migliori in Europa per quanto riguarda il riciclo dei rifiuti, eppure, anche sulla nuova normativa che riguarda gli imballaggi, la Ue, senza concederci grandi spazi di manovra, vuole costringerci ad effettuare nuovi ingenti investimenti. Restiamo particolarmente sensibili al tema dell'ecologia del futuro e delle sorti del nostro pianeta, ma occorre un po' di sano pragmatismo."

"Non si può continuare a cambiare le carte in tavola o a indicare degli obiettivi che, a mio parere, non sono oggettivamente raggiungibili entro i tempi prestabiliti. Bisogna comprendere che si sta davvero mettendo a repentaglio la sopravvivenza di migliaia e migliaia di piccole medie e grandi aziende che nel corso degli anni si sono ben strutturate."

"Serve, in ogni ambito, una transizione equilibrata e, per fare questo, dovremo avere un po' meno burocrazia. È necessario rimuovere diverse "storture" prive di senso perciò, come Confcommercio, abbiamo sviluppato un bel progetto che si chiama 'Imprendi Green' grazie al quale istruiamo gli imprenditori ad autovalutare le ecosostenibilità delle proprie aziende. Chiediamo, quindi, alle Istituzioni di volare soltanto un pochino più basso rispetto alle aspettative attuali. Sarà perché sono reggiana e sono abituata a lavorare a testa bassa, in maniera intensa e seria, ma devo proprio dire che occorre davvero più concretezza, meno facile teoria."

confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

FEDESPEDI
FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

fedit
federazione italiana trasportatori

Assologistica

A.N.TE.P.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI

ASSOESPRESSI
ASSOCIAZIONE NAZIONALE CORRIERI ESPRESSI

FITE
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI ECCEZIONALI

ASSORAM

DISTRIBUZIONE
PRIMARIA
FARMA e
SALUTE
Associazione Operatori
Commerciali e Logistici

ANAMA

ASSOCAD
Associazione dei Centri di Assistenza Doganale

I.F.A.

Pharmacom
ITALIA

FEDERAGENTI

UIR
Unione Interporti Riuniti

AIT
ASSOCIAZIONE IMPRESE TRASLOCATORI ITALIANI

FISI
FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

Assohandlers

FER CARGO

trasportounito
fiap

ASSITERMINAL

www.confetra.com