



Assemblea Pubblica 2023  
Relazione del Presidente Confetra  
**Carlo De Ruvo**

Illustri Ministri e illustri Autorità,

Care Imprenditrici e cari Imprenditori,

Gentili Ospiti,

Benvenuti all'Assemblea Pubblica 2023 della Confetra.

Ringrazio anticipatamente gli illustri Relatori, che parteciperanno al dibattito nella successiva Tavola Rotonda, e il Moderatore del dibattito che, con la sua nota competenza, ci guiderà nell'affrontare il tema a cui è dedicata questa Assemblea: la transizione energetica e ambientale dell'economia, del trasporto e della logistica ed 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, assumendo come acquisiti gli obiettivi di decarbonizzazione e di lotta ai cambiamenti climatici che siamo chiamati tutti a realizzare, e ragionare sulla loro dimensione, sui tempi realizzativi, sui fabbisogni tecnologici e finanziari e sugli strumenti necessari da mettere in campo.

## **CONGIUNTURA ECONOMICA E PROSPETTIVE**

Questa Assemblea della Confetra si svolge in una fase economica, nazionale e internazionale, particolarmente incerta per le **grandi transizioni tecnologiche** che i sistemi produttivi sono chiamati ad affrontare, ma anche fortemente esposta agli effetti di **crisi geopolitiche e geoeconomiche**, legate ad eventi bellici e terroristici che mai avremmo voluto vedere, che continuano a generare vittime innocenti e indifese, alle quali non possiamo che essere umanamente vicini, senza nessuna distinzione.

Dobbiamo ricordarlo anche noi, imprese e imprenditori: la guerra, la violenza, la sopraffazione, anche se relativamente lontane da noi, non sono mai giustificabili, sono tragedie che ci toccano tutti, da condannare senza se e senza ma, auspicando che prevalgano sempre il dialogo, la salvaguardia e il rispetto della vita umana e la pace.

Questi drammatici eventi, dopo quello devastante della pandemia, hanno indubbiamente un peso rilevante su un **andamento economico e sociale che**

**mostra evidenti segnali di declino e incertezza**, dovuti anche alla lentezza con cui stiamo procedendo alle rilevanti e profonde trasformazioni tecnologiche connesse alla decarbonizzazione e alla lotta ai cambiamenti climatici.

Gli ultimi dati forniti dalle istituzioni economiche e statistiche nazionali e internazionali incorporano sicuramente impatti legati all'invasione dell'Ucraina e alle ulteriori turbolenze sui prezzi energetici generati dalla nuova crisi del Medio Oriente ma, se abbiamo buona memoria, l'exploit della nostra crescita economica nel 2021 (+8% di PIL) e nel 2022 (+3,7%) stava già mostrando primi rallentamenti e tensioni già verso la fine dello scorso anno, anche per la limitata disponibilità di fondamentali *commodities* (energia, materie prime, semilavorati, ...) e l'aumento dei relativi prezzi.

Le variazioni trimestrali del PIL hanno cominciato a manifestare, già dalla seconda metà del 2022, un'alternanza di risultati congiunturali positivi e negativi e un andamento tendenzialmente discendente.

La nostra economia ha comunque beneficiato anche nel 2022 e almeno fino a inizio 2023 di una **positiva inerzia generata dalla forte ripresa post-Covid** nel 2021, ma ora e anche per l'anno prossimo sembra ritornare agli asfittici livelli di crescita del decennio precedente. I dati del terzo trimestre di quest'anno segnano una crescita zero e non consola affatto che la Germania abbia registrato il secondo trimestre consecutivo di crescita negativa, perché questo risultato incide comunque sulla nostra.

Se questa tendenza sarà confermata anche per il quarto trimestre, il 2023 si chiuderà per noi con un più 0,7% di PIL e le previsioni per l'anno prossimo parlano di un più 0,5%, praticamente la metà della crescita dell'Area Euro e della Germania. Tuttavia, **la tendenza potrebbe cambiare**, perché **non mancano segnali positivi** anche per il 2024, come l'aumento dell'occupazione e la positiva dinamica del mercato del lavoro, la ripresa dell'import-export, dopo il ridimensionamento atteso quest'anno, e una forte riduzione dell'inflazione, ma si prevede anche una scarsa dinamica dei consumi, degli investimenti e della produzione industriale, dovuti anche a tassi di interesse che potrebbero restare elevati, mantenendo bassa la nostra crescita economica. Per questo, diventa sempre più essenziale il ruolo degli investimenti pubblici e del contributo fondamentale del PNRR e degli altri programmi europei e nazionali.

## ANDAMENTI DEL TRASPORTO E NUOVE TENDENZE GEOECONOMICHE

Il **principale motore del trasporto e della logistica**, cioè **la domanda aggregata di consumi, investimenti e scambi**, ha avuto nel 2023 un andamento declinante, sia di quella interna che di quella estera; nel 2024 la spinta della domanda interna dovrebbe restare stagnante, ma compensata dalla ripresa della domanda estera.

Molti concordano nell'evidenziare come l'attuale fase della nostra economia sia dovuta anche ad un **forte rallentamento della crescita economica mondiale ed europea e degli scambi internazionali**, con un impatto diretto sui trasporti, a partire dal trasporto marittimo, e sulla logistica, riflettendosi anche sulle altre modalità *feeder*, come quella stradale e ferroviaria e sui servizi connessi.

A settembre 2023 l'indice complessivo dei noli spot per il trasporto marittimo dei container ha evidenziato una flessione su base annuale del 68,4%, che diventa dell'81% sulla rotta tra Shanghai e Rotterdam e del 77% tra Shanghai e Genova. Più complessivamente, il movimento dei container nei nostri porti a luglio di quest'anno ha registrato un calo tendenziale del 9,9% in export e del 19,6% in import e i dati più recenti sugli scambi commerciali di settembre rispecchiano questa tendenza, ma rispetto ad un saldo commerciale che però continua a mantenersi positivo.

Impatti sulla mobilità delle merci sono attesi anche da alcuni fenomeni di cui si parla molto da qualche tempo, legati alla cd. "deglobalizzazione" post-Covid, cioè ad una tendenza opposta a quella verificatasi negli ultimi 20 anni, in cui l'organizzazione produttiva e gli scambi erano stati impostati su filiere lunghissime di produzione e consumo. Per la Confetra, il sempre più frequente richiamo a processi come il *backshoring*, il *nearshoring* e il *friendshoring* appare però eccessivamente enfatizzato, anche perché evocato senza valutarne appieno l'entità, i costi e i rischi. Sicuramente **la globalizzazione sta frenando**, anche a causa del rallentamento economico mondiale, ma non è detto che non possa riprendere su basi diverse, dovute ai cambiamenti in corso nelle gerarchie economiche mondiali, come l'emergente economia indiana.

Stanno comunque cambiando, sia pure lentamente, le catene del valore e gli orientamenti produttivi e commerciali, spingendo verso una **regionalizzazione degli approvvigionamenti e dei mercati di sbocco**, in cui il Mediterraneo potrebbe riacquistare una nuova centralità, rispetto alla quale trasporti e logistica sono chiamati a riorganizzare i propri servizi. Anche se sono processi

lunghe e non privi di incertezze, la nostra politica infrastrutturale e logistica e le nostre imprese dovrebbero valutare con più attenzione le opportunità che ne potrebbero emergere, specie se accompagnate da strumenti come ZES e ZLS, di cui non si dovrebbe perdere l'originario connubio tra industria, trasporto e logistica, anche a seguito della recente riforma sulla cd. "ZES Unica".

In questa fase economica in cui il settore del trasporto e della logistica sta registrando prospettive incerte, **la Confetra e le sue imprese restano convinte che essa possa rappresentare un'occasione di rilancio competitivo**, se il Sistema Paese sarà in grado di inserirsi positivamente nelle dinamiche di cambiamento geoeconomico e di transizione tecnologica, innanzitutto attuando tutte quelle riforme e semplificazioni che consentirebbero una ripartenza del settore e più in generale del Paese, utilizzando nel modo più efficace le non poche risorse disponibili, a partire dai fondi del PNRR e di Coesione, del Piano Complementare e più recentemente del *RepowerEU*.

Il riferimento è ai cospicui investimenti pubblici nel settore ferroviario, nella digitalizzazione del sistema logistico, nell'elettrificazione dei porti e a tutti quegli interventi pubblici e privati destinati alla transizione energetica e ambientale, riguardanti la produzione e la distribuzione di fonti a zero o a basse emissioni e gli investimenti delle imprese per la sostituzione di mezzi di trasporto e movimentazione e per la digitalizzazione dei propri processi produttivi.

## **OBIETTIVI DI DECARBONIZZAZIONE E IMPRESE**

Ma è proprio in questo contesto che nascono le **preoccupazioni del mondo produttivo e, in particolare, delle imprese di trasporto e logistica, di fronte alla complessità e alla difficoltà di pianificare i loro investimenti per la transizione energetica**, a fronte di obiettivi e tempi dettati dalla politica di decarbonizzazione non solo impegnativi ma, per alcuni aspetti, non ancora del tutto chiari e coerenti fra loro, in termini di realistica fattibilità e di impatti non solo sulla sostenibilità ambientale, ma soprattutto su quella economica e sociale.

Il *Green Deal* Europeo ha infatti avuto una sensibile accelerazione con l'iniziativa *Fit for 55*, ponendo l'**obiettivo della neutralità climatica al 2050**, con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 90%, e un taglio di almeno il 55% al 2030 rispetto ai livelli del 1990. All'Italia, la *Effort Sharing Regulation* (ESR)

pone un obiettivo del 43,7% di riduzione delle emissioni al 2030 rispetto al 2005, che è particolarmente consistente e non privo di dubbi sulla sua effettiva e tempestiva attuazione.

Cosa questi obiettivi globali implicino in termini realizzativi è oggetto di numerose **valutazioni e analisi, che non sempre risultano comprensibili e coincidenti** rispetto agli scenari tracciati dall'UE (REF 2020).

Nel declinare questo obiettivo in termini concreti di decarbonizzazione, secondo tali scenari la **riduzione delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> nel nostro Paese dovrebbe essere del 50,8% al 2030 e del 68,6% al 2050** rispetto ai dati del 2005, da 451,7 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2005 a 222,1 milioni al 2030 e a 141,9 milioni al 2050.

Per i **trasporti** nel loro complesso la **riduzione** dovrebbe essere **del 36,8% al 2030 e del 61,8% al 2050**; in termini quantitativi, da 123 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> a 78,3 milioni al 2030 e a 47 milioni al 2050.

Questo forte cambiamento di prospettiva è stato ritenuto necessario a fronte del fatto che **le previsioni**, formulate dagli scenari elaborati a livello UE, **conducevano tendenzialmente ad un aumento delle emissioni**. In particolare, per il trasporto merci, al netto di quello aereo e internazionale marittimo, la previsione comporterebbe al 2050 il superamento dei valori di attività del 2005 (da 302,6 a 328 miliardi di tonnellate/km).

Il percorso europeo di decarbonizzazione dei trasporti declinato a livello nazionale dipende dall'attuazione di politiche settoriali tuttora in corso di definizione, tutte particolarmente impegnative e con orizzonti temporali in alcuni casi molto stringenti, che dovrebbero determinare la riduzione delle emissioni dei gas serra, in modo diretto e indiretto, ma di cui si fa fatica a individuarne le connessioni e le convergenze, in **mancanza di valutazioni di impatto e di attendibilità scientifica** e di una **concreta declinazione della cd. "neutralità tecnologica"**, a cui le imprese e la politica fanno spesso riferimento.

## **Il trasporto stradale di merci**

Partendo dal trasporto stradale di merci, la modalità a cui è imputata la quota più elevata dei consumi finali di energia nei trasporti, le recenti decisioni europee prevedono che, rispetto al 2021, le **emissioni dei nuovi veicoli leggeri** venduti dal 2035 siano pari a zero, con riduzioni intermedie del 25% al 2025 e del 50% al 2030.

Per i **nuovi veicoli pesanti** la disciplina UE attualmente in discussione prevede, rispetto ai livelli del 2019, una riduzione delle emissioni del **43% tra il 2030 e il 2034, del 64% tra il 2035 e il 2039 e del 90% dal 2040.**

Tali traguardi dovrebbero essere raggiunti con **veicoli elettrici, a idrogeno o, in caso di motore a combustione, solo con l'utilizzo di carburanti rinnovabili carbon neutral o a basse emissioni**, come l'HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*), un combustibile diesel al 100% ricavato da materie prime rinnovabili, per cui sarà **determinante la pianificazione degli impianti di ricarica elettrica e di produzione e rifornimento di carburanti alternativi a zero emissioni.**

Pochi giorni fa, **il Parlamento europeo ha approvato il Regolamento Euro 7**, che dovrebbe **accompagnare la transizione** verso il raggiungimento degli obiettivi sulle emissioni dei nuovi veicoli, esprimendo una posizione più restrittiva di quella espressa in sede di Consiglio. Tuttavia, per venire incontro alle esigenze dei produttori, il Parlamento europeo ha chiesto di **rinvviare l'entrata in vigore**, fissata dalla pubblicazione di tutti gli atti delegati, **di almeno due anni per le auto e i veicoli leggeri (1° luglio 2030) e di almeno quattro per i veicoli pesanti (1° luglio 2031).** Per lo stesso motivo, il Consiglio ha proposto alla Commissione di adottare gli atti delegati per i veicoli pesanti entro 48 mesi e di far entrare in vigore il regolamento 60 mesi dopo.

I negoziati interistituzionali si aprono, quindi, con **posizioni distanti tra Parlamento europeo e Governi nazionali**, tenuto conto che l'Associazione europea dell'*automotive* (ACEA) ritiene che questo regolamento porterà inevitabilmente un **aumento dei prezzi unitari dei mezzi pesanti fino a 2.700 euro.**

Riguardo al tema della **realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi**, le proposte elaborate dalla Commissione europea sono state definite sulle TEN-T, per garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità in tutte le regioni. Le infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica per veicoli stradali leggeri dovranno avere una distanza massima di 60 km su ciascuna direzione di marcia della rete centrale (*core*) entro la fine del 2025 e della rete globale (*comprehensive*) entro la fine del 2030.

Sulle reti TEN-T le **infrastrutture di ricarica elettrica** per i veicoli pesanti dovranno a loro volta avere una distanza massima di 60 km sulla rete centrale e di 100 km sulla rete globale e inoltre dovrà essere garantita la presenza di stazioni di ricarica in tutti i nodi urbani della rete.

Anche le **stazioni di rifornimento di idrogeno** dovranno essere accessibili al pubblico e poste ad una distanza massima di 150 km lungo la rete centrale e la rete globale TEN-T, con almeno una stazione disponibile in ogni nodo urbano della medesima rete.

Infine, dovrà essere disponibile una copertura minima di **punti di rifornimento del GNL** per veicoli pesanti almeno sulla rete centrale TEN-T.

L'alimentazione alternativa del trasporto stradale prevista a livello europeo, che per il 2030 richiederà uno sforzo realizzativo rilevante, particolarmente impegnativo per il nostro paese per garantire una copertura adeguata dell'intero territorio nazionale, a livello urbano ed extraurbano, perché non si tratta solo di realizzare le necessarie infrastrutture di ricarica e di rifornimento, ma di **costruire un'intera filiera operativa, industriale e logistica**.

Il processo di decarbonizzazione e gli obiettivi UE al 2030 richiedono **ingenti investimenti in nuova capacità rinnovabile, infrastrutture, accumuli, soluzioni di smart energy e tecnologie per gli usi finali**, che assicurino una transizione energetica sicura e nei tempi previsti.

Lo stesso PNRR non prevede solo investimenti per la transizione energetica e la mobilità sostenibile e per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto e distribuzione *low-carbon* per complessivi 56,7 miliardi di euro, ma anche per lo **sviluppo di una "leadership tecnologica e industriale nelle principali filiere della transizione"**.

Tuttavia, **la decarbonizzazione di tutto l'autotrasporto merci e della connessa attività logistica**, cioè circa 100 mila aziende e oltre 4 milioni di veicoli, per la Confetra **sembra piuttosto ardua da realizzare** nei tempi e nelle dimensioni posti dalle politiche UE, ed in tali termini appare soprattutto **non adeguatamente valutata la sostenibilità economica** per le imprese di autotrasporto.

Secondo alcune nostre valutazioni su scenari possibili di immatricolazione di nuovi veicoli di trasporto merci elettrificati (MOTUS E), **nel periodo 2024-2030 dovrebbero entrare in funzione poco meno di mezzo milione di veicoli leggeri e poco meno di centomila veicoli pesanti**. Rispetto a queste previsioni, **l'investimento complessivo**, in termini di TCO (*Total Cost of Ownership* per tipologia di veicolo), **potrebbe essere stimato in oltre 45 miliardi di euro**. Ipotizzando un'incidenza media del 20-25% degli **incentivi sui costi di acquisto ed esercizio** dei veicoli, servirebbero **circa 9-11 miliardi di euro di sostegni**

**pubblici**, diretti e indiretti, per raggiungere solo un primo plausibile *step* di decarbonizzazione dei veicoli commerciali nel 2030. Sono cifre significative, rispetto alle quali occorre riflettere attentamente sui relativi impatti sui bilanci aziendali e su quello pubblico.

A parere della Confetra, ridurre e poi eliminare nel lungo termine le emissioni dei veicoli utilizzati per il trasporto merci su strada sarebbe certamente un risultato straordinario, ma è ottenibile se contemporaneamente migliora l'efficienza delle tecnologie utilizzate ed aumenta la disponibilità di fonti energetiche a basse e zero emissioni, come elettricità da fonti rinnovabili, biocarburanti e idrogeno, in pratica **una politica industriale specificamente dedicata e un'infrastruttura di approvvigionamento energetico adeguata e affidabile**.

Secondo la Confetra, alle imprese di autotrasporto non sarà richiesto solo un rilevante sforzo finanziario, ma anche una profonda **riorganizzazione logistica e operativa**, coerente con il **cambiamento tecnologico dei mezzi**, riguardo la loro gestione e manutenzione e la **qualificazione del relativo personale**, già ora piuttosto scarso.

Va inoltre considerato che, nonostante gli impegnativi obiettivi di decarbonizzazione del trasporto stradale di merci, occorrerà gestire una rilevante transizione di uscita dalle fonti fossili ancora per lungo tempo, associata all'inserimento del trasporto stradale dal 2025 nel **meccanismo ETS** (*Emission Trading System*), proprio riguardo all'utilizzo dei carburanti fossili, che è ancora tutta da verificare nei suoi termini applicativi ed economici. Sarebbe inevitabile, infatti, **l'aumento dei prezzi del trasporto su strada, che diventerebbe insostenibile se scaricato esclusivamente sugli operatori**.

## **Il trasporto marittimo e la portualità**

Il trasporto marittimo muove oltre l'80% del volume degli scambi mondiali e produce quasi il 3% delle emissioni globali di gas serra, aumentate del 20% nell'ultimo decennio. La flotta globale ancora dipende per quasi il 99% dai carburanti convenzionali e mostra un **progressivo aumento dell'invecchiamento del naviglio**; quella italiana ha un'età media tra i 30 e i 40 anni, rispetto ai 22 anni della flotta mondiale commerciale. Negli **ordinativi di nuove navi**, la quota di quelle progettate per utilizzare carburanti alternativi sta crescendo, ma in modo molto graduale, perché **la sostituzione dei carburanti tradizionali risulta ancora**

**molto incerta nella scelta di quello di riferimento**, anche in termini di *mix* necessario tra navigazione e stazionamento e manovra nei porti.

Il tema della sostenibilità e della **decarbonizzazione dell'attività marittimo-portuale** è quindi tra i più rilevanti e resterà tale per i prossimi decenni. La navigazione marittima è senza dubbio uno dei settori in cui la riduzione delle emissioni è fortemente *hard to abate*. Ciò nonostante, la strategia adottata dalla Commissione europea e concordata con l'IMO (*International Maritime Organization*), ha sensibilmente accelerato il percorso di decarbonizzazione, passando dalla riduzione del 50% all'azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008.

Il percorso prevede una riduzione tra il 20-30% entro il 2030 e tra il 70-80% entro il 2040, con l'obiettivo di adottare entro il 2030 una quota almeno del 5-10% di tecnologie, combustibili e fonti di energia a emissioni zero o prossime allo zero.

Riguardo il naviglio, va considerato che **gli investimenti nel settore marittimo sono impostati su grandi immobilizzi di capitali, con un ciclo di vita di almeno 25-30 anni**. In sostanza, seguendo le previsioni di decarbonizzazione dell'UE, entro il 2050 gli attuali mezzi di navigazione dovrebbero essere quasi completamente sostituiti o adeguati ai nuovi standard energetici e di propulsione.

Secondo recenti stime (UNCTAD), sarebbero **necessari investimenti ingenti**, che oscillano tra 8-28 miliardi di dollari l'anno per decarbonizzare le navi e tra 28-90 miliardi di dollari l'anno per sviluppare la produzione e la distribuzione di carburanti a zero emissioni di carbonio entro il 2050. Secondo altre stime (DREWRY), i costi per raggiungere la decarbonizzazione del trasporto marittimo potrebbero richiedere complessivamente investimenti per oltre 3.000 miliardi di dollari nei prossimi 25 anni, di cui una quota cospicua proprio per adeguamento e sostituzione delle flotte esistenti.

La strategia di decarbonizzazione seguita dall'UE prevede l'impiego di un ulteriore strumento: **l'applicazione allo shipping del meccanismo ETS** di scambio di quote di emissione a partire dal 2024; un meccanismo che impone alle compagnie di navigazione di restituire o di acquistare quote di emissione per tonnellata di CO<sub>2</sub> equivalente, nel caso le quote ricevute non siano sufficienti a coprire quelle prodotte dalle loro navi. Il surplus di emissioni dovrà quindi essere pagato con l'acquisto di quote sul mercato della CO<sub>2</sub>.

La prossima applicazione dei meccanismi ETS sta già evidenziando primi segnali negli orientamenti delle principali compagnie di trasporto container mondiali, riguardo il **possibile trasferimento degli scali delle proprie navi da porti europei a porti extraeuropei** (in particolare del Nord Africa), ossia negli *hub di transshipment* vicini (oltre 300 miglia nautiche) al territorio dell'UE, al fine di ridurre (al 50%) il costo economico dell'applicazione dell'ETS dal 2024.

I **maggiori oneri** che ne deriverebbero per la navigazione intra-UE non riguardano però solo il *transshipment* dei container, ma l'intero comparto, con **impatti immediati sull'aumento dei prezzi del trasporto** (*carbon surcharge*) e potenziali spiazzamenti del trasporto marittimo di cabotaggio rispetto alla modalità stradale, vanificando anche l'efficacia degli incentivi al trasferimento modale (il Mare-bonus, proprio recentemente prorogato) in segmenti come il RO-RO e il RO-PAX. Alcune stime già quantificano un **costo aggiuntivo di 275 milioni l'anno** per la flotta italiana. La strategia complessiva di decarbonizzazione del trasporto marittimo risulta, quindi, molto impegnativa e con ingenti impatti economici sulla navigazione e la competitività portuale.

Infatti, anche sui **porti**, la strategia di decarbonizzazione avrà impatti rilevanti, sugli scali e sugli operatori marittimi e portuali. Innanzitutto, viene posto l'**obbligo** alle compagnie marittime **di ridurre l'intensità carbonica dell'energia utilizzata nelle navi** di stazza superiore alle 5.000 tonnellate che fanno scalo nei porti europei, indipendentemente dalla loro nazionalità, cioè le emissioni GHG misurate sull'intero ciclo di vita del carburante utilizzato (approccio *Well-to-Wake*, "dal pozzo alla scia"), dell'energia usata a bordo rispetto al 2020, da -2% nel 2025 a -6% dal 2030, con target di riduzione crescenti ogni cinque anni, fino ad arrivare a -75% nel 2050.

Per i porti, la transizione energetica e ambientale punta innanzitutto all'**elettificazione delle banchine** (*cold ironing*), alla cui attuazione sono state destinate importanti risorse pubbliche, distribuite su tutte le ADSP, per arrivare entro 2030 alla copertura di almeno il 90% della domanda di energia elettrica delle navi ferme nei porti.

In quest'ambito, va però risolta la questione dell'approvvigionamento elettrico per l'alimentazione delle banchine e dei relativi prezzi all'utenza. Dal lato delle imprese, le compagnie di navigazione e le società terminalistiche sono invece chiamate ad investire su adeguamenti tecnologici dei mezzi navali e di movimentazione, per i quali sono disponibili incentivi ancora insufficienti.

Altro profilo di intervento è quello riguardante **l'efficienza energetica e l'impiego di fonti rinnovabili nelle strutture portuali** (*green ports*), per il quale sarebbe auspicabile promuovere la creazione di "comunità energetiche", anche con la partecipazione degli operatori portuali, e sostenere gli investimenti di adeguamento delle imprese.

Infine, un ultimo aspetto della sostenibilità e della decarbonizzazione della navigazione e dei porti riguarda il deposito e la distribuzione di carburanti alternativi e sintetici (GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno, ...), finalizzati a sostenere il lungo processo di transizione energetica della navigazione. Per ora, la politica europea prevede di garantire solo un numero adeguato di punti di rifornimento GNL nei porti della rete TEN-T.

## **Il trasporto aereo**

Il trasporto aereo è responsabile di circa il 2,5% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub> e del 3,8% delle emissioni nell'UE: negli ultimi 20 anni sono aumentate del 120%. Anch'esso è considerato tra i settori *hard to abate*, difficile da decarbonizzare, a causa dei **limiti tecnologici all'utilizzo di carburanti alternativi**. La maggior parte della decarbonizzazione è prevista per dopo il 2030 e le emissioni dovrebbero diminuire del 61% tra il 2030 e il 2050.

Tra le fonti energetiche alternative utilizzabili, l'idrogeno viene posto ben oltre il 2030, nella prospettiva di una produzione disponibile nel decennio successivo, mentre l'elettrificazione risulta per ora tecnicamente improponibile. Per questi motivi, **gli obiettivi europei di decarbonizzazione del trasporto aereo sono concentrati sui SAF** (*Sustainable Aviation Fuel*), con l'obbligo per i fornitori di carburanti di miscelare una percentuale minima partendo da un 2% in volume dal 2025 e crescendo fino al 63% al 2050, con un sotto-vincolo specifico sugli *e-fuel* (o e-cherosene, noto come cherosene sintetico) a partire dal 2030. I SAF ammessi sono solo i biocarburanti avanzati e gli *e-fuel*, ma non quelli derivanti da coltivazioni alimentari. E anche qui si pone un tema rilevante sulla produzione e la disponibilità di questi carburanti, per i quali il PNRR ha escluso qualsiasi intervento, in relazione al fatto che il trasporto aereo in Europa è liberalizzato, nonostante il fatto che anche ad esso sono stati assegnati obiettivi di decarbonizzazione molto impegnativi e tecnologicamente limitanti.

Anche per gli **aeroporti** sono stati posti obiettivi di decarbonizzazione, per cui entro il 2025 dovrà essere garantita la **fornitura di energia elettrica per gli**

**aeromobili fermi** negli scali della rete centrale e globale della TEN-T. Le compagnie aeree con voli in partenza dall'UE saranno obbligate a rifornirsi negli aeroporti europei per almeno il 90% del carburante necessario annualmente per tali tratte, che saranno a loro volta obbligati a fornire le infrastrutture necessarie per la consegna, lo stoccaggio e il rifornimento dei SAF.

Le stime sui costi della transizione energetica del trasporto aereo oscillano tra cifre molto consistenti. Per l'Europarlamento, tra il 2020 e il 2050 sarebbero **necessari investimenti significativi pari a 378 miliardi di euro per sostituire gli aeromobili e introdurre nuove tecnologie**, per le cui **attività di ricerca e sviluppo** (R&S) sono previsti costi pari a **50 miliardi di euro**, mentre i costi complessivi delle **misure di decarbonizzazione** dovrebbero ammontare a circa **33 miliardi di euro**. Ben più consistenti sarebbero invece i costi stimati da altre istituzioni (*Amsterdam Economics Royal Netherlands Aerospace Centre*), secondo le quali **servirebbero complessivamente almeno 820 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi nel periodo 2018-2050**. La spesa per la decarbonizzazione del trasporto aereo europeo aumenterebbe così dai 31 miliardi del 2018 ai 98 miliardi del 2050, con un costo annuale medio che si aggira sui 59 miliardi aggiuntivi, di cui 25,6 miliardi di extra-costi per l'uso dei carburanti alternativi. Inoltre, da qui al 2050 le compagnie aeree europee dovranno sborsare **altri 136 miliardi di euro per il meccanismo ETS**.

Sono oneri sostenibili per il trasporto aereo? Quali impatti avranno per le compagnie e gli scali? Proprio sul trasporto aereo sembra che gli obiettivi del *Green Deal* possano avere un impatto negativo non solo sui costi dei servizi, ma indirettamente anche su tutti i settori che esso supporta, come il turismo.

## **Trasporto ferroviario e intermodale**

Anche se la modalità ferroviaria viene classificata come quella più allineata agli obiettivi di decarbonizzazione, in realtà anche per essa sono previsti obiettivi, anche se molto contenuti, di riduzione delle emissioni, nell'impiego di fonti rinnovabili per l'alimentazione delle reti, nella sperimentazione dell'idrogeno e nell'impiego di sistemi di trazione e di movimentazione basati sulla ricarica elettrica. Ma **l'impegno più rilevante riguarda l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico per consentire un effettivo trasferimento di merci dalla modalità stradale alla ferrovia**.

Gli scenari derivati UE e OCSE sulla strategia di sostenibilità del complessivo trasporto merci pongono l'obiettivo di **aumentare sensibilmente la quota della modalità ferroviaria dal 16% nel 2020 al 23% nel 2030**, per arrivare **al 32% nel 2050**. Per il **trasporto ferroviario a lunga distanza** (oltre 300 km), in alternativa a quello stradale, il *target* è di **aumentare la quota sul trasporto terrestre dal 23% nel 2020, al 30% nel 2030 e al 44% nel 2050**, e di ridurre la quota modale del trasporto stradale dall'attuale 60% al 41%. La distanza media del trasporto merci su ferrovia dovrebbe inoltre aumentare dagli attuali 307 km a 355 km. Infine, all'interno della quota modale ferroviaria, gli scenari UE prevedono di **aumentare la quota di trasporto intermodale su quello ferroviario dal 46% nel 2020, al 57% nel 2030 e al 70% nel 2050**.

Questi obiettivi definiti a livello UE pongono al nostro trasporto ferroviario di merci una **sfida ben più impegnativa rispetto agli altri partner europei**. Nel 2022 la quota di mercato del cargo ferroviario in Italia è al 12% contro una media UE del 17%, del 18% in Germania e del 30% in Austria.

Il progetto europeo di trasferimento modale si basa sull'aumento della capacità di traffico e sull'adeguamento infrastrutturale e tecnologico agli standard delle reti centrale e globale TEN-T, che richiedono investimenti ingenti, stimati (UITC) in 537 miliardi di euro fino al 2050, di cui **490 miliardi di euro per le infrastrutture ferroviarie** (ammodernamenti, elettrificazione, doppi binari, tecnologie, adeguamenti agli standard TEN-T su sagome e pesi dei treni merci) e **47 miliardi di euro per ammodernamento dei terminal esistenti e costruzione di nuovi** e interventi di connessione di ultimo miglio a porti e interporti.

Nel nostro Paese, il Contratto di Programma (CdP) 2022-2026 MIT-RFI presenta un rilevante portafoglio di investimenti programmati per quasi 120 miliardi di euro, di cui una quota rilevante è finanziata dal PNRR e dal Piano Complementare. Riguardo al **cargo ferroviario**, sono **annunciati investimenti complessivi nel prossimo decennio per circa 3 miliardi** di euro, per avvicinare la quota di trasporto merci ferroviario al *target* complessivo UE 2030 (23%), ma i **tempi realizzativi appaiono troppo lunghi** e mancano elementi per valutare l'avvicinamento ai *target* sulla lunga distanza (30%) e sul combinato (57%).

Anche il trasporto ferroviario delle merci è, quindi, chiamato a svolgere un ruolo significativo per la decarbonizzazione, che dipende essenzialmente da investimenti rilevanti sulla capacità, sull'ammodernamento e sulle innovazioni gestionali e di esercizio, che vedono come **protagoniste fondamentali le**

**imprese ferroviarie**, che dovranno sostenere investimenti consistenti nel materiale rotabile e nelle tecnologie. Su questi ultimi due aspetti, le stime a livello UE quantificano fino al 2050 un fabbisogno di **investimenti in carri intermodali pari a 12 miliardi di euro** e in **digitalizzazione** e in **infrastrutture per combustibili alternativi nei terminal per 15,5 miliardi** di euro.

Secondo la Confetra, senza una **politica dedicata e coordinata per il trasferimento del trasporto merci su ferro**, con **adeguati strumenti di finanziamento anche per le imprese**, il rischio è di accumulare ritardi consistenti nel conseguimento dei target al 2030 e al 2050, con un **ritorno al trasporto stradale anche sulle lunghe distanze**, fenomeno che potrebbe essere aggravato nel breve-medio termine dall'**impatto dei numerosi cantieri infrastrutturali aperti**.

## **FABBISOGNI DI INVESTIMENTI E DI STRATEGIA COMPLESSIVA**

Il quadro complessivo di obiettivi e investimenti a livello UE risulta molto frammentato, anche se alcune stime forniscono elementi su cui svolgere qualche riflessione.

La proposta di regolamento sul *Net Zero Industrial Act* (NZIA) del marzo scorso riporta una quantificazione dei **fabbisogni medi annui aggiuntivi di investimento** nei trasporti – derivati dalla strategia *Fit for 55*, con l'aggiunta del *RepowerEU* e, appunto, della proposta NZIA – secondo cui, a livello UE sarebbero necessari **ulteriori 205 miliardi di euro l'anno tra il 2021-2030**, considerando solo gli investimenti in veicoli e infrastrutture di ricarica e rifornimento, al netto di investimenti in infrastrutture stradali o ferroviarie.

A livello nazionale, le stime della **proposta di PNIEC** presentata a giugno di quest'anno e attualmente in consultazione, quantificano in **65,6 miliardi di euro l'anno l'investimento medio annuo per la decarbonizzazione complessiva dei trasporti nel periodo 2023-2030**, con riferimento ai soli veicoli con alimentazione elettrica e da fonti di energia rinnovabile e senza distinguere tra mobilità commerciale e pubblico-privata. Si tratta di una cifra non lontana da **altre stime** (RSE-Ricerca sul sistema energetico e Confindustria), che quantificano gli investimenti in **circa 67 miliardi di euro aggiuntivi nel periodo 2020-2030** secondo la strategia *Fit for 55*. In quest'ultimo caso, si espone anche una **quota specifica riguardo al trasporto merci su strada**, il cui processo di

decarbonizzazione richiederebbe un investimento nel periodo 2020-2030 di circa **10 miliardi di euro**.

Tutte le stime qui considerate, ma anche quelle precedentemente esposte sui costi di investimento a livello UE sui vari settori del trasporto e della logistica, non risultano del tutto coincidenti, ma soprattutto si preoccupano in misura molto limitata di **valutare i fabbisogni di investimento per le imprese**, lasciandole così nell'incertezza o, se si vuole, nel fondato timore di ricadute economiche rilevanti sui loro bilanci.

Un altro aspetto non irrilevante, e che andrebbe in qualche modo affrontato, è che alcuni esercizi di valutazione presentano **“confortanti” analisi di impatto positivo** sul PIL, sul valore aggiunto e sull'occupazione, ma **senza evidenziare i connessi impatti negativi** e senza considerare che **i maggiori oneri di decarbonizzazione dovranno necessariamente ricadere sui prezzi dei servizi di trasporto e logistica**, coi loro impatti su consumi e investimenti e, quindi, ancora sulla crescita.

Sul tema della transizione energetica sarebbe **assolutamente necessario svolgere degli approfondimenti ben più significativi, in particolare sull'attività di trasporto e logistica merci**, che è senza dubbio responsabile di una quota complessivamente rilevante delle emissioni di gas serra, ma è anche quella a cui è richiesto un importante impegno tecnico ed economico nella strategia di decarbonizzazione.

Altro aspetto critico, che emerge dalla precedente ricognizione sugli impegni tecnologici e finanziari contenuti nella complessiva strategia europea di decarbonizzazione dei trasporti e dalle sue declinazioni per modalità, è la **manca di un quadro generale di coerenza e di coordinamento tra obiettivi, azioni, tempi e risorse**, pubbliche e private, **necessarie**.

Tutto il processo di avvio e sviluppo dell'iniziativa europea su energia e clima è avvenuto con un **approccio molto settoriale e non integrato**, con una **visione esclusivamente macro e senza una verifica attendibile degli impatti a livello micro sugli operatori economici coinvolti**. E, ciò nonostante, si è comunque proceduto a brusche accelerazioni dei percorsi di decarbonizzazione e di aumento dei relativi obiettivi, con poca attenzione alle condizioni di contesto ed al loro adeguamento tecnologico, cioè alla capacità produttiva e ai fabbisogni di ricerca, sviluppo e innovazione. 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 ed operative molto diversificate.

## **COORDINAMENTO DI GRANDI DRIVER TECNOLOGICI ED ESIGENZE DI CONCRETA SPERIMENTAZIONE: LA DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI**

La principale esigenza sentita dalle imprese di trasporto e logistica è quindi di avere **un quadro di riferimento certo e coordinato delle traiettorie di decarbonizzazione complessiva e specifica delle singole modalità e delle connesse attività di gestione e movimentazione delle merci**, completato da **politiche e strumenti di supporto alla transizione energetica e tecnologica delle imprese** e da una **governance di sistema**, in cui tutte le responsabilità, pubbliche e private, si coordinino secondo **tempi e modalità realmente gestibili**.

Nell'ambito di un sistema di attuazione e monitoraggio dei grandi *driver* tecnologici coinvolti nel complesso processo di decarbonizzazione dei trasporti e della logistica, sostenuta 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 regolamentazioni 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, che nelle città portuali diventa ancor più elevata.

Secondo i dati OCSE, il **trasporto urbano delle merci** rappresenta a **livello europeo** "solo" il 3% sul totale del trasporto merci, ma è responsabile del 20% delle relative emissioni e dell'8,4% delle emissioni totali del trasporto totale 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 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 presenta una quota del 23,1% di

veicoli/km e del 30,7% di emissioni di gas serra. Se si guarda al solo trasporto urbano, quello riguardante le merci ha una quota di veicoli/km del 17,3% e di emissioni 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 ed 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 di trasporto merci 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.

## **NON SOLO DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO: LE ATTUALI PRIORITÀ DI *POLICY***

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 ed europeo.

Vorrei qui ricordare alcune priorità che la Confetra e il suo Sistema Associativo stanno portando avanti nelle varie sedi di confronto e che impattano sensibilmente sull'efficienza delle nostre imprese e, in ultima istanza, sull'economia del Paese, sulle quali vorremmo 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. Sono certo che 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** insistiamo per l'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 per l'introduzione del *reverse charge* negli appalti di logistica.

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.

## **Riforme istituzionali e settoriali e concorrenza**

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 pesantissimi 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 ed 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.

### **Intermodalità e politiche europee: emergenza Brennero e 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 modale 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, ed 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**.

## CONCLUSIONI

Gentili partecipanti,

mi avvio alla conclusione di questa mia relazione, che 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.

Grazie a tutti della vostra cortese attenzione!