



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Consulta Generale dell'Autotrasporto

PATTO PER LA LOGISTICA

UN ACCORDO DI SETTORE
PER LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PAESE

MAGGIO 2005

SOMMARIO

<i>Introduzione di PAOLO UGGÈ</i>	p. 3
Patto per la Logistica - <i>un accordo di settore per la competitività del Sistema Paese</i>	» 7
Interventi prioritari per l'Autotrasporto	» 11
Interventi prioritari per il Sistema Ferroviario	» 14
Interventi prioritari per il Combinato Terrestre	» 16
Interventi prioritari per il Combinato Marittimo	» 18
<hr/> ² Interventi prioritari per il Cargo Aereo	» 20
Interventi prioritari per la Logistica Urbana anche ai fini ambientali	» 22
Interventi prioritari per l'ottimizzazione delle attività logistiche - <i>condivisione delle regole e nuove procedure</i>	» 24
Gli strumenti per l'attuazione del Patto	» 25
Gli attori per l'attuazione del Patto	» 26

INTRODUZIONE

La politica dei trasporti, in particolare dell'autotrasporto e della logistica, annunciata dal Governo è una sfida incentrata su quattro punti fondamentali:

1. *Infrastrutture;*
2. *Sicurezza;*
3. *Intermodalità;*
4. *Regole e mercato.*

Il deficit infrastrutturale del nostro Paese, come più volte è stato sottolineato, è il risultato di una trentennale non attenta politica infrastrutturale, tanto più rilevante se commisurata ai buoni ritmi di crescita della nostra economia negli anni passati.

Recuperare il deficit infrastrutturale accumulato, in un periodo come quello che stiamo attraversando che si caratterizza per una crescita economica modesta e risorse pubbliche limitate, è una sfida da affrontare, mettendo in campo anche un programma ambizioso legato all'obiettivo strategico di riposizionare l'Italia nel contesto geo-economico e politico europeo e mondiale.

Il tema dell'attraversamento dei valichi alpini e quello della portualità per i traffici trans-oceanici sono alcuni dei punti chiave di questa sfida avendo posto: a) per i valichi alpini, la questione all'attenzione dell'Europa, evidenziando con forza il maggior costo che subisce l'Italia per le criticità ai valichi, sia in termini di aumento dei costi dell'autotrasporto che, di riflesso, di competitività del sistema-Paese; b) per la portualità, ponendo l'attenzione alla posizione del Sistema Paese nel nuovo scenario degli scambi mondiali orientati nel Far East.

Il problema è annoso e solo il rallentamento della congiuntura economica ha nel frattempo impedito che si già raggiungesse la totale saturazione della capacità dei valichi rispetto alla crescita degli scambi. Il processo avviato è quello di un progressivo miglioramento dei transiti su tutto l'arco alpino, dal Frejus al Brennero, per consentire al nostro sistema dei trasporti di svilupparsi in una prospettiva multimodale.

Un problema di prossima scadenza è la saturazione anche per i porti strategici italiani, oramai utilizzati al 90% delle loro capacità per effetto di un forte incremento dei traffici, soprattutto container.

L'obiettivo è quello di lavorare per consegnare al Paese un sistema dei trasporti competitivo, efficiente e sicuro. Per tutti e tre questi aspetti rilevanti è fondamentale, a monte, l'esistenza ed il rispetto delle regole. Il nuovo Codice della strada, nell'ambito delle norme che presiedono alla circolazione, è l'ossatura del nuovo sistema delle regole in termini di sicurezza (tra gennaio e settembre 2004 è stata registrata una riduzione di circa il 20% della mortalità per incidenti stradali). Così come i controlli su strada rappresentano una buona regola per il funzionamento del mercato.

Un'altra riforma che il settore attendeva da anni è quella relativa al sistema tariffario "a forcella" vigente nel settore dell'autotrasporto in base alla Legge 298/74. Per troppo tempo il nostro autotrasporto è stato "ingessato" dalla tutela di tariffe fissate per legge, mentre in tutta Europa il sistema si rafforzava proprio nel libero gioco della concorrenza. Ciò nonostante le imprese italiane di autotrasporto hanno realizzato significativi progressi sul piano del contenimento dei costi operativi, che sono ormai in linea con quelli dei nostri competitori.

La riforma del settore dell'autotrasporto avviata con la Legge delega n. 32 del marzo 2005 è il naturale elemento di sintesi di queste nuove politiche di indirizzo che devono "accompagnare" il settore a riposizionarsi in una logica di mercato.

La sfida dell'intermodalità è lanciata

Quello dello sviluppo delle autostrade del mare è un tema che si è imposto all'attenzione dell'Europa proprio grazie agli sforzi del nostro Governo. Il cabotaggio mediterraneo è parte integrante del progetto strategico per i trasporti e la logistica del Paese: permette di sfruttare a pieno i vantaggi derivanti dalla conformazione e posizione dell'Italia al centro del Mediterraneo, con lo sguardo proiettato alle economie emergenti del Nord Africa, con le spalle saldamente ancorate all'Europa e con un forte presidio delle correnti di traffico Est-Ovest.

Rispetto alla intermodalità terrestre, è necessario rilanciare il combinatorio in una logica di sistema, individuando e definendo le priorità che consentano di avere a livello nazionale una "rete" di terminali integrata e

interconnessa, omogenea per caratteristiche operative e di servizi offerti, sia in termini funzionali che gestionali e tale da attrarre soprattutto sulle relazioni nazionali quote di traffico aggiuntive.

Passaggio chiave, finalizzato ad allungare la catena del valore dei trasporti, è la valorizzazione delle attività logistiche collegate: in-bound, di produzione, out-bound, post-vendita.

Dal momento che il settore trasporti risulta ormai “volano” fondamentale per la crescita economica ed essendo il nostro Paese fortemente caratterizzato dal trasporto su strada, la creazione della Consulta Nazionale per l'autotrasporto rappresenta una novità importante ed un segno di attenzione particolare per il settore. Il suo compito primario è quello di “spin-gere” non solo l'autotrasporto, ma l'insieme dei soggetti attraverso i quali si esprime l'offerta “vettoriale” modale ad integrarsi in una chiave economica capace anche di coniugare trasporti e logistica per realizzare performances caratterizzate da una più elevata soglia di efficienza.

L'autotrasporto, nonostante tutti i problemi legati alle carenze infrastrutturali e alla forte concorrenza interna, in termini di costi e tariffe – che ha dovuto e continua a dover affrontare rispetto ai competitors europei – ha saputo adattarsi alle crescenti e mutevoli esigenze della domanda. Il nodo da sciogliere, adesso, è quello di fare in modo che la pressione cui l'autotrasporto è sottoposto, per effetto di regolamentazioni comunitarie sempre più stringenti, sia canalizzata in un salto di qualità organizzativa che può derivare solo da una maggiore integrazione/specializzazione funzionale con le altre modalità di trasporto e da un arricchimento dell'offerta nella direzione della logistica.

La Consulta attraverso il Patto della Logistica, ha inteso approcciare le problematiche di settore nel quadro più ampio e complessivo del sistema economico internazionale, per imprimere al nostro sistema dei trasporti e della logistica, la direzione capace di rilanciare la competitività del sistema Paese.

PAOLO UGGÈ
Presidente della Consulta
Sottosegretario di Stato

Per la redazione del Patto della Logistica e del Piano della Logistica, la Consulta Generale dell'Autotrasporto con delibera del 7 aprile 2004 ha incaricato il seguente Gruppo di esperti:

- ◆ prof. Andrea Boitani (*docente di Economia Politica Università Cattolica di Milano*)
- ◆ prof. Fabrizio Dallari (*docente di Supply Chain Management LIUC Castellanza*)
- ◆ prof. Rocco Giordano (*segretario Generale della Consulta dell'Autotrasporto*)
- ◆ ing. Ercole Incalza (*consigliere del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti*)
- ◆ prof. Lorenzo Necci (*docente di Diritto ed Economia dei Trasporti LUISS Roma*)
- ◆ prof. Lanfranco Senn (*docente di Economia Regionale Bocconi di Milano*)
- ◆ prof. Stefano Zunarelli (*direttore Master di Diritto ed Economia dei Trasporti e della Logistica Università di Bologna*)

PATTO PER LA LOGISTICA

un accordo di settore per la Competitività del Sistema Paese

PREMESSO

- ◆ che scelte relative all'infrastrutturazione devono tenere conto delle priorità definite a livello europeo e nazionale mediante i primari strumenti di programmazione con l'obiettivo di *aumentare, in un mercato liberalizzato, la capacità di trasporto del Paese*, promuovendo, in particolare, il riequilibrio dell'accessibilità alle regioni dell'area del Mezzogiorno.
- ◆ che la programmazione di settore deve:
 - conciliare l'offerta di reti materiali ed immateriali, al fine di permettere al sistema-Paese di partecipare ai benefici derivanti dall'implementazione di progetti di respiro comunitario;
 - programmare l'infrastrutturazione non con finalità di "inseguimento della domanda di traffico", ma progettando interventi infrastrutturali di ampio respiro con prospettive di fattibilità di lungo termine;
 - affermare il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica dell'ambito del bacino mediterraneo, prevedendo la realizzazione di un **masterplan euromediterraneo** che completa funzionalmente quello europeo;
 - razionalizzare la pianificazione territoriale delle infrastrutture, conciliando le esigenze di pianificazione guidate dai soggetti sovra-locali con quelle affidate alla libera iniziativa dei Comuni e dei soggetti gestori della specializzazione produttiva del territorio;
 - suggerire strumenti innovativi di **integrazione** tra pianificazione del territorio, dello sviluppo economico e delle infrastrutture;
 - implementare strumenti di **valutazione** della fattibilità economica e finanziaria delle infrastrutture nodali per la logistica, valutando in modo opportuno la redditività degli investimenti sia per gli operatori insediati che per lo sviluppo fornito alle economie locali;
 - sviluppare, partendo dalle esperienze in atto, **centri di competenza logistica** configurati come soggetti di supporto decisionale alla P.A.

ATTESO

- ◆ che una corretta politica dei trasporti e della logistica deve partire dalla lettura dell'attuale assetto economico-territoriale del Paese per superare i confini nazionali e agevolare il riposizionamento dell'Italia nel quadro delle relazioni internazionali;
- ◆ che la crescita del traffico merci, aumentando ad un ritmo superiore al PIL, non potrà essere seguita a breve da un parallelo e contestuale incremento delle grandi infrastrutture, che scontano una carenza di finanziamenti pubblici e privati;
- ◆ che il divario tra domanda e offerta può essere contenuto razionalizzando la gestione dei servizi di trasporto e logistica, implementando studi di supporto alle decisioni e attivando nuove regole da sperimentare in progetti pilota di filiera;
- ◆ che la realizzazione e gestione delle infrastrutture vanno valutate nella logica di una maggiore competitività del sistema territoriale del Paese su scala internazionale in ordine soprattutto a:
 1. ottimizzazione dell'attraversamento dei valichi alpini;
 2. potenziamento del sistema portuale, in particolare di quello deputato ad intercettare e valorizzare gli scambi commerciali con il Far-East ed il Bacino del Mediterraneo;
 3. posizionamento del sistema aeroportuale per il settore cargo;
 4. potenziamento del sistema ferroviario per favorire la crescita della domanda su ferro;
- ◆ che restano da realizzare interventi necessari ad adeguare fisicamente la rete infrastrutturale del Paese che oggi risulta inadeguata per insufficiente accessibilità o elevata congestione nelle aree del centro-nord e per mancanza di infrastrutture nell'area del Mezzogiorno;
- ◆ che l'obiettivo è la disponibilità di un sistema di trasporti – inteso al contempo *come rete di infrastrutture ed offerta di servizi* – adeguato, sicuro, affidabile, di elevate prestazioni e sostenibile dal punto di vista ambientale.

- ◆ che le aree d'intervento e la definizione dei criteri per la individuazione delle priorità riguardano fondamentalmente:
 1. potenziamento delle infrastrutture;
 2. miglioramento dei livelli di sicurezza/affidabilità;
 3. sostegno alla intermodalità;
 4. definizione di nuove regole per il mercato;
- ◆ che tutte le misure di incentivazione per i settori e per il sistema dei trasporti e della logistica sono orientate agli obiettivi della efficienza e della sicurezza, vincolate alla temporaneità.

LE PARTI CONCORDANO DI

DEFINIRE scelte infrastrutturali di sistema e di politiche di gestione dei servizi capaci di riposizionare il nostro Paese sul piano geo-economico e geo-politico;

ASSICURARE la coerenza degli interventi sulle reti e i nodi di trasporto in una logica di sistema nazionale e comunitaria (dall'equilibrio modale a quello territoriale);

AGGIUNGERE valore alle scelte di logistica pubblica individuando le priorità ed i livelli di soglia minima affinché gli interventi siano valorizzati anche da iniziative private (dal territorio ai trasporti);

VALORIZZARE il sistema attraverso l'integrazione dei servizi di trasporto e logistica, ottimizzando i processi ai diversi livelli: di distretto, di area, di filiera, di prodotto, di settore, per consentire un effettivo risparmio di tempo, fattore decisivo per una logistica efficiente (dallo spazio al tempo);

RIORDINARE le regole entro cui operano sia la domanda che l'offerta (da regole di settore a regole di sistema);

ATTIVARE progetti specifici di grande efficacia, soprattutto ai valichi, nei nodi ferroviari e portuali e per le accessibilità locali che rendono virtuose le scelte tra centralismo e federalismo;

MIGLIORARE le capacità di governo del sistema, separando con chiarezza i compiti di programmazione e coordinamento delle politiche di settore da quelli di regolazione e sorveglianza, questi ultimi da assegnare ad un organismo autorevole e indipendente.

LE PARTI SI IMPEGNANO A

SOSTENERE i processi di *outsourcing* efficienti per le imprese e la crescita della logistica integrata, che costituiscono da una parte una modalità di sviluppo della competitività del sistema economico, e dall'altra l'effettiva prospettiva di evoluzione del sistema dei trasporti;

ACCELERARE gli interventi individuati come prioritari per la logistica, già programmati in sede europea ed in sede nazionale, per adeguare la rete infrastrutturale ed i suoi nodi ai fabbisogni individuati, che si intendono riproposti nel Piano elaborato dalla Consulta;

SUPERARE in tempi accelerati gli attuali limiti del trasporto intermodale terrestre e marittimo al fine non solo di garantirne le effettive potenzialità competitive sui traffici di lunga distanza, ma anche e soprattutto per garantire la disponibilità di una *rete portante* di base attorno a cui le imprese del trasporto e della logistica possano fare sistema;

INNESCARE un processo reale di crescita del sistema dei trasporti, che consenta un'evoluzione adeguata a "stare in rete" e rappresenti per le imprese italiane un effettivo supporto all'accrescimento della loro competitività, nella logica di integrazione con le altre modalità di trasporto sulle lunghe percorrenze;

INDIVIDUARE anche ai fini della mobilità, tutte le norme in vigore e le procedure tecnico-amministrative da razionalizzare, armonizzare, semplificare e abrogare al fine di eliminare i lacchi e laccioli che ancora oggi riducono la flessibilità nel sistema dei trasporti.

INTERVENTI PRIORITARI PER L'AUTOTRASPORTO

La riforma del settore deve essere basata su una politica di liberalizzazione regolata e su un processo di adeguamento alle normative europee, capaci di ristabilire una logica di mercato e dare una effettiva prospettiva di sviluppo agli operatori del settore, con misure dirette a favorire la crescita delle imprese e ad accrescere la competitività internazionale. Il programma prioritario delle attività e delle politiche di settore dovrà, pertanto, essere orientato a:

Imprese

- ◆ la trasformazione delle imprese di autotrasporto in imprese di trasporto e logistica, accompagnata da misure di sostegno temporaneo e condizionato al fatto che le imprese di autotrasporto operino secondo le regole fissate;
- ◆ l'avvio di adeguati progetti di formazione del management anche attraverso istituti specialistici di settore e programmi di certificazione delle imprese;
- ◆ la definizione di un termine entro il quale le misure di sostegno all'autotrasporto, per effetto dei vincoli comunitari, si ridurranno anno per anno (scivolo) e il contemporaneo condizionamento degli aiuti stessi all'aggregazione e alla crescita delle imprese;
- ◆ l'istituzione di un "fondo unico" anche con i contributi degli stessi operatori per facilitare l'accesso al credito per i soggetti che si aggregano e trasformano in imprese di trasporto e logistica.

Sicurezza

- ◆ il potenziamento dei controlli su strada e l'adozione di adeguate misure regolamentative ai fini del rispetto delle regole sia ai fini della sicurezza che della correttezza della concorrenza;

- ◆ L'esclusione progressiva dai benefici degli aiuti di quelle imprese di autotrasporto che sono in possesso dei veicoli più anziani e di quelle che non rispettano le regole.

Intermodalità

- ◆ l'introduzione di incentivi all'intermodalità (con finanziamento dei relativi investimenti) per determinare una evoluzione effettiva dell'impresa di autotrasporto (rinnovo del parco, tecnologia e formazione di impresa, accordi di partneriato etc.);
- ◆ l'utilizzo di voucher logistici in favore di vettori stradali e caricatori industriali, quali misure volte a favorire una più efficiente ripartizione modale del traffico, incentivando quello marittimo ro-ro e il trasporto combinato.

Fiscalità

- ◆ la ricerca di un allineamento della fiscalità delle imprese di autotrasporto – in particolare per le accise sui carburanti – a livello medio europeo, come previsto dalle direttive comunitarie.

Tariffazione delle infrastrutture

- ◆ prevedere una tassazione variabile in relazione all'effettivo impiego delle infrastrutture viarie prevedendo, di conseguenza, il pedagiamento anche delle arterie principali non autostradali; introducendo – per queste ultime – il concetto di “road pricing” da estendere ad interi corridoi ed alle aree dei grandi centri urbani con una differenziazione in base alla qualità delle infrastrutture, dei minori servizi garantiti ed ai livelli di congestione presenti sulle varie tratte così da favorire i processi logistici;
- ◆ l'incentivazione di uno schema di pedaggi articolato in modo tale da separare il traffico passeggeri da quelli merci e quindi da incoraggiare il traffico pesante nelle ore notturne.

Relazioni Europee

- ◆ la richiesta all'Unione Europea di misure tendenti al riconoscimento del maggior costo per gli operatori autotrasportatori e per il sistema Paese nell'attraversamento dei valichi alpini;
- ◆ la richiesta di mantenere nella direttiva sulla tariffazione delle infrastrutture (Eurovignette) la possibilità di sconti per i grandi utenti ed allo stesso tempo misure per incentivare il trasferimento modale dei traffici di lunga distanza.

Carburanti

- ◆ l'impegno, a livello comunitario, alla introduzione del **gasolio professionale** per gli operatori del settore e l'apertura di un Tavolo di confronto permanente tra i rappresentanti delle Associazioni degli Autotrasportatori e dell'industria petrolifera;
- ◆ la necessità di sostenere misure adeguate per un **monitoraggio** dei prezzi industriali del carburante affinché i Paesi della Unione Europea non procurino distorsioni della concorrenza.

INTERVENTI PRIORITARI PER IL SISTEMA FERROVIARIO

Lo sviluppo della logistica italiana deve far leva su un nuovo ruolo portante del sistema ferroviario italiano determinato:

- ◆ da un lato, dal programma di potenziamento infrastrutturale su cui il Paese ha investito importanti risorse finanziarie che consentirà a breve di mettere a disposizione nuova capacità di trasporto sui grandi assi e sui valichi, mettendo in campo una straordinaria opportunità per il sistema dei trasporti;
- ◆ dall'altro dall'apertura del mercato che ha già aperto la strada alla crescita di nuove imprese, arricchendo la varietà e la tipologia dell'offerta di servizi ferroviari.

Per cogliere i benefici della liberalizzazione comunitaria nel settore ferroviario, essa va accompagnata da interventi concreti mirati a favorire lo sviluppo del trasporto su rotaia, con la individuazione delle risorse e di eventuali misure incentivanti nella logica di efficienza del servizio:

Reti/Nodi

La necessità di garantire la coerenza tra le grandi infrastrutture e le piccole, garantendo in particolare la funzionalità dell’“ultimo miglio” di accesso multimodale ai grandi nodi (porti, interporti, aeroporti, scali ferroviari) e alle principali aree urbane e, in particolare:

- ◆ l’adeguamento dell’infrastruttura ferroviaria del sistema portuale e retroportuale italiano, unica possibilità di garantire lo sviluppo della ricettività coerente con il previsto aumento dei volumi di traffico;
- ◆ il sostegno alla connessione ferroviaria delle piattaforme logistiche e degli impianti industriali e di distretto (raccordi);
- ◆ la rivalutazione, nell’ambito dei nodi metropolitani, delle piattaforme al servizio della distribuzione urbana quale premessa di un efficiente “ultimo miglio” della logistica urbana.

Servizi/Mercato

L'adozione di una politica industriale fondata su regole di funzionamento in sintonia con lo scenario logistico e trasportistico europeo, in grado di indirizzare una specializzazione delle imprese coerente con la loro dimensione e il posizionamento sul mercato; in particolare:

- ◆ adottare nel campo della logistica delle merci pericolose, dei prodotti chimici, dei rifiuti, interventi volti a garantire una maggiore sicurezza tramite l'utilizzo privilegiato della modalità ferroviaria;
- ◆ adottare sistemi di tariffazione delle infrastrutture per corridoi allo scopo di disincentivare la lunghezza della percorrenza in relazione al grado di sicurezza del mezzo utilizzato o alla fascia oraria di utilizzo, così come previsto in relazione alla tariffazione delle infrastrutture stradali.

INTERVENTI PRIORITARI PER IL COMBINATO TERRESTRE

Le politiche di intervento dovranno essere finalizzate a garantire la certezza dei termini di resa della merce e a superare la eccessiva frammentazione e l'insufficienza di margini per incentivare ulteriormente le imprese di trasporto e logistica, il che implica la necessità di operare contestualmente sul lato dell'offerta e della domanda.

Dal lato dell'offerta

- 16
- ◆ identificare una rete di **relazioni principali** su cui sia possibile garantire la massima regolarità del servizio e pertanto termini di resa affidabili e rimuovere le cause che determinano l'attuale elevata percentuale dei ritardi del servizio;
 - ◆ implementare l'offerta di servizi rivolta al traffico nazionale (che è quello su cui più elevato lo squilibrio modale) a partire dall'**innalzamento del peso del treno** per ridurre i costi unitari;
 - ◆ disporre una accurata selezione delle aree di **mancata o insufficiente capacità dei terminal** tenendo conto anche del ruolo dei centri intermodali privati operando un dimensionamento in relazione alla potenzialità della domanda;
 - ◆ identificare, a partire dal sistema delle relazioni e dei terminal principali, un primo programma di **efficientamento della catena del combinato** che, nello scenario della liberalizzazione (terminal aperti ai vettori ferroviari, disponibilità aggiuntiva di trazione etc.), consenta anche una progressiva riduzione dei costi unitari servizio;
 - ◆ affrontare il problema del **riordino nella gestione dei terminal**, per una nuova organizzazione delle movimentazioni, dell'inoltro e delle terminalizzazioni ed una migliore organizzazione degli operatori (stradali e ferroviari) attestati sul terminal;
 - ◆ pervenire, in particolare, ad un **nuovo modello organizzativo**, che scaturisce con la legge 188 e regolamento applicativo che consenta di identificare più chiaramente chi ha l'obiettivo/compito/responsabilità

di massimizzare la capacità e la gestione dei terminali (movimentazione, manovra e composizione, utilizzo spazi e servizi di supporto).

Dal lato della domanda

- ◆ definire e costruire un quadro organico di convenienze per l'autotrasporto e gli operatori del settore, che favorisca la conversione al **combinato dell'attività sulla lunga distanza**, specialmente per il traffico internazionale e di attraversamento delle Alpi. A tale fine sono utilizzati i già menzionati “voucher” logistici;
- ◆ individuare modalità e criteri chiari di **applicazione della legge 166/2002 sugli incentivi** e del relativo regolamento (dal contributo premiante sui costi di gestione al finanziamento degli investimenti necessari);
- ◆ individuare e definire i provvedimenti necessari a supportare tale conversione: dalla liberalizzazione della circolazione alle agevolazioni per i servizi di raccolta e distribuzione, ai servizi di supporto alla stessa e ad eventuali manovre sul costo per l'accesso alle infrastrutture;
- ◆ potenziare i controlli su strada per il rispetto delle norme del Codice della Strada, per una corretta concorrenza tra le modalità.

INTERVENTI PRIORITARI PER IL COMBINATO MARITTIMO

Lo sviluppo dei servizi internazionali nel Mediterraneo e l'aumento del coefficiente di utilizzazione delle «autostrade del mare» da parte delle merci – la cui domanda è ferma al 45% dell'offerta – sono i due obiettivi da perseguire attraverso:

- ◆ valorizzazione delle potenzialità e delle funzioni degli scali marittimi appartenenti allo SNIT;
- ◆ eliminare le disfunzioni interne alla catena del trasporto, anche mediante la semplificazione e velocizzazione delle diverse tipologie di controlli e delle procedure (sanitarie, doganali, ecc.). In particolare per questo aspetto un importante ausilio può venire da un adeguato supporto informatico e dalla connessione informatica/telematica tra i nodi infrastrutturali, gli uffici pubblici e gli operatori in genere;
- ◆ applicare le regole interne di security, senza rallentare le fasi portuali;
- ◆ adeguamento e potenziamento infrastrutturale (es. banchine, accosti, fondali, ecc.) e strutturale dei porti in attuazione dei programmi della Autorità Portuale, tenuto conto dell'evoluzione del naviglio e dei flussi di traffico, operando attraverso la individuazione di aree specializzate per tipologia di carichi e potenziando l'infrastrutturazione ferroviaria dei principali porti, sia interna sia di collegamento con le aree retroportuali; attuare inoltre una semplificazione degli iter di approvazione dei progetti di opere e conseguentemente una velocizzazione della spesa delle risorse disponibili; migliorare l'accessibilità terrestre ai porti e le connessioni alle grandi reti;
- ◆ adeguamento nella conversione all'intermodale della organizzazione degli operatori dell'autotrasporto, da supportare in maniera analoga al combinato terrestre nonché attraverso il potenziamento dei controlli su strada;
- ◆ sostegno alla domanda di combinato attraverso i menzionati “vouchers” logistici.

Conversione del tutto strada all'«accompagnato»

Per colmare i differenziali di costo per il combinato marittimo «accompagnato», occorrono agevolazioni tariffarie a termine che lo rendano confrontabile con il «tutto strada». Utilizzando i regolamenti di attuazione della legge 265 è possibile:

- ◆ legare l'ammissione all'agevolazione tariffaria (contributo base) anche alla contestuale richiesta di finanziamento del rinnovo veicolo;
- ◆ articolare quello che dalle nuove norme è definito «contributo premiante» su:
 1. il premio relativo all'incremento delle quantità trasportate, come del resto già previsto nella bozza di regolamento in itinere;
 2. un premio legato alle politiche del partneriato, per chi trova il proprio corrispondente per passare al non accompagnato (agevolazione che poi potrebbe essere mantenuta per un periodo transitorio anche dopo tale passaggio).

Conversione al «non accompagnato»

La competitività del combinato marittimo è nel «non accompagnato». La riconversione in questa direzione richiede investimenti che troveranno copertura finanziaria con il regolamento, in via di emanazione, di incentivazione, delle autostrade del mare (ex art. 3, comma 2-ter legge 22.11.2003, n. 265), da destinare:

- ◆ al rinnovo del parco veicoli;
- ◆ alla dotazione di attrezzature (casse mobili etc.);
- ◆ all'innovazione tecnologica delle imprese ed ai relativi corsi di formazione.

INTERVENTI PRIORITARI PER IL CARGO AEREO

Nello sviluppo del trasporto aereo delle merci, il Paese sconta ritardi considerevoli, dovuti alla mancanza di adeguate infrastrutture, logistiche e di accesso, le procedure amministrative farraginose e ai controlli lenti rispetto alle esigenze del trasporto aereo. Le linee principali di intervento sono le seguenti:

Investimenti

- ◆ definire un piano di sviluppo della capacità aeroportuale per merci (cargo, posta, courier) a livello nazionale, evitando la polverizzazione delle iniziative;
- ◆ semplificare le procedure per l'insediamento nei principali aeroporti di centri distributivi «sovranazionali» (oggi concentrati nel Nord-Europa) per incentivare lo sviluppo di attività logistiche;
- ◆ snellire le procedure di autorizzazione alla costruzione di nuovi centri logistici.

Gestione

- ◆ valutare la possibilità di promuovere un più incisivo coordinamento fra i soggetti pubblici presenti in aeroporto (Dogana, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri, VVFF, Sanità, ecc.);
- ◆ semplificare i documenti di viaggio, unificandoli nei trasporti intermodali;
- ◆ introdurre la lettera di vettura (AWB) come unico documento sia per la dogana che per il trasporto fuori aeroporto;
- ◆ semplificare la normativa doganale, allineandola ai maggiori aeroporti europei, eliminando controlli plurimi e responsabilizzando gli handlers;
- ◆ dotare Guardia di Finanza e Polizia di Stato di rilevatori idonei ad assicurare sicurezza e velocità dei controlli (esplosivi e antidroga);

- ◆ dotare gli Uffici doganali e di Polizia di sistemi informativi in rete;
- ◆ portare fino alle 24 ore l'operatività degli stessi ed ampliare l'orario di operatività dei servizi veterinari e fisiopatologici;
- ◆ incentivare lo sviluppo di un Cargo Community System unico nazionale, che colleghi in tempo reale tutti i soggetti operanti nel settore (spedizionieri, handlers, dogana, banche, vettori, ecc.);
- ◆ consentire la circolazione dei mezzi di collegamento stradale con gli aeroporti anche sabato e domenica, equiparando il trasporto merci aereo alle merci deperibili;
- ◆ consentire, in determinate fasce orarie e con l'imposizione di vincoli alle emissioni sonore, l'uso notturno di alcuni aeroporti;
- ◆ creare slot cargo che esulino dai contingenti bilaterali attualmente esistenti per i passeggeri;
- ◆ attivare collaborazione tra i diversi aeroporti per il cargo aereo.

Accanto agli interventi specifici direttamente finalizzati allo sviluppo del trasporto merci ed al fine di rendere parte di questi realmente attuabili, è necessario accelerare l'iter dei provvedimenti già delineati dal progetto di Riforma del Trasporto aereo all'esame al Parlamento, che specifica il ruolo ed i compiti dei diversi soggetti preposti al settore.

INTERVENTI PRIORITARI PER LA LOGISTICA URBANA ANCHE AI FINI AMBIENTALI

Lo scenario italiano della logistica urbana rimane caratterizzato fondamentalmente dalla presenza di tre criticità:

1. elevata presenza degli esercizi commerciali di vicinato (frammentazione);
2. elevata presenza del conto proprio;
3. elevata frammentazione dell'autotrasporto.

Per alcuni aspetti è possibile un approccio semplificato:

1. quella parte del conto proprio che non attiene alla distribuzione (i «manutentori»), i problemi sono riconducibili ad un'adeguata regolazione della sosta e ad una incentivazione al rinnovo dei veicoli in senso ecologico;
2. per la grande distribuzione, che ha già conseguito una propria ottimizzazione, non sono presenti problematiche che non siano risolvibili con accordi specifici.

Per tutti gli altri aspetti l'approccio è più complesso ed è articolato in funzione delle specifiche esigenze delle diverse componenti.

1. **Le politiche di regolazione** condivise, accompagnate da incentivi e disincentivi per creare un nuovo equilibrio operativo attraverso l'efficientamento delle attività, vanno calibrate sulla base di una puntuale identificazione di:
 - **Filiere**
 - **Tipologie di veicoli** (incentivi ai mezzi ecologici e specializzati per tipo di merci)
2. **Le aree di intervento** sulle quali saranno concentrati gli interventi di ottimizzazione della logistica distributiva sono:
 - **Riordino infrastrutturale** dei nodi urbani e delle politiche di incentivi e disincentivi per l'accesso ai centri storici;
 - **Piattaforme logistiche** (fisiche e telematiche) a supporto delle

attività anche attraverso l'utilizzo di scali (stazioni) e linee ferroviarie di penetrazione urbana;

- Ottimizzazione delle flotte (con graduale passaggio dal conto proprio al conto terzi) e con potenziamento della flotta dei veicoli ecologici.

3. Le misure specifiche alle diverse scale territoriali (Regioni, Province, Comuni) restano di competenza degli Enti di riferimento.

È da sostenere la politica di telematica ed informatica applicata capace di consentire:

- ◆ l'interazione con i sistemi di monitoraggio, controllo e gestione della mobilità al fine di conoscere gli eventi programmati e straordinari sulla rete cittadina;
- ◆ l'ottimizzazione di percorsi e orari, in funzione dello stato della mobilità;
- ◆ tracking continuo della merce lungo l'intera catena distributiva;
- ◆ la realizzazione di infrastrutture che permettano una cooperazione ed il «dialogo» tra i diversi attori che intervengono nel processo logistico;
- ◆ garantire un elevato livello di sicurezza per le persone coinvolte e per le merci trasportate.

INTERVENTI PRIORITARI PER L'OTTIMIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ LOGISTICHE

(Condivisione delle regole e nuove procedure)

Per incentivare e sostenere le attività logistiche occorre attivare misure capaci di accrescere il processo di terziarizzazione, il quale consente da un lato una reale trasformazione delle imprese di trasporto in imprese di trasporti e logistica, ed allo stesso tempo quale servizio alle imprese per incentivare la logistica di distretto, di area, di filiere, di prodotto, sostenendo e supportando in tal modo adeguatamente una strutturazione della domanda e della offerta.

È questo un ambito di intervento tipicamente regionale dove operare in condivisione con le Regioni per il miglioramento soprattutto delle accessibilità locali e per gli interventi atti a garantire l'integrazione delle strutture locali con quelle a scala nazionale.

24

Allo scopo di avviare concretamente l'attivazione di «nuove» procedure sono stati avviati con i Ministeri competenti progetti specifici di filiera

- ◆ per la logistica del farmaco,
- ◆ per il settore agroalimentare,
- ◆ per i rifiuti industriali,
- ◆ per le merci pericolose,
- ◆ per la distribuzione urbana delle merci,

che individueranno le modalità di intervento per una logistica di area diffusa.

La combinazione delle politiche richiamate richiede servizi di sistema, in grado di mettere in rete l'insieme delle attività di settore.

GLI STRUMENTI PER L'ATTUAZIONE DEL PATTO

Il Patto per la Logistica ha bisogno di adeguate garanzie operative in ordine alla sua effettiva attuazione.

Ciò è possibile a due condizioni:

- ◆ quella di un **forte coordinamento operativo**, che mantenga nella fase di attuazione lo stesso livello di coesione che i soggetti coinvolti esprimono con la stipula del patto;
- ◆ quella dell'attivazione, non solo di un **monitoraggio costante** dello stato di attuazione del programma, ma anche delle iniziative dirette necessarie a rendere disponibili i servizi di sistema che sono stati individuati di supporto alla riorganizzazione del settore.

Si tratta di disporre di un **braccio operativo** della Consulta generale dell'Autotrasporto, garante dell'attuazione del Patto ed in grado di assumere adeguate iniziative di supporto all'attività dei diversi soggetti coinvolti.

Le sue funzioni sono:

- ◆ **monitoraggio** (della dinamica di riorganizzazione del settore e dell'adeguamento delle infrastrutture);
- ◆ **supporto al progetto di ammodernamento dell'autotrasporto;**
- ◆ **supporto alle politiche di riorganizzazione del trasporto intermodale terrestre e marittimo e trasporto aereo;**
- ◆ **servizi alle imprese attraverso progetti pilota di filiera;**
- ◆ **supporto alle procedure di raccordo con le Regioni.**

GLI ATTORI PER L'ATTUAZIONE DEL PATTO

IL GOVERNO	.....
LA CONSULTA GENERALE DELL'AUTOTRASPORTO	.....
CONFINDUSTRIA	.....
CONFCOMMERCIO	.....
AISCAT	.....
ANAS	.....
FERROVIE DELLO STATO	.....
ASSOAEREO	.....
CONFITARMA	.....
RAM	.....

GLI ATTORI PER L'ATTUAZIONE DEL PATTO

CONFAGRICOLTURA

CONFARTIGIANATO

CNA

CONFCOOPERATIVE

LEGACOOP

CONFESERCENTI

ASSOPORTI

CONFETRA

CONFTRASPORTO