



POLITICHE INDUSTRIALI E LOGISTICA

Contributo Confetra al Libro verde del MIMIT
Consultazione pubblica

9 gennaio 2025

1. INTRODUZIONE

La logistica rappresenta un elemento strategico per la competitività dell'industria nazionale; una logistica efficiente contribuisce a massimizzare l'efficienza associata allo scambio dei beni.

L'attuale momento storico, caratterizzato da andamenti economici e settoriali altalenanti, richiede una costante attenzione alle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni.

Da sempre, ma ancor più in questi anni, stiamo anche subendo gli effetti di fenomeni sistemici, che hanno cambiato e continuano a cambiare la geografia economica mondiale, con impatti che si propagano in modo diffuso e spesso rilevante e specifico in alcuni ambiti politici, economici, sociali e territoriali.

I cambiamenti indotti sulle catene del valore sono ancora lenti e non presentano rilevanti evidenze, ma alcuni fatti stanno già avvenendo e bisogna considerarli, riguardanti la maggiore resilienza delle catene di approvvigionamento, la rilocalizzazione della produzione, la riduzione delle dipendenze strategiche, il rilancio della politica industriale, la ricerca di nuovi e più sicuri partenariati economici, ma anche maggiori restrizioni commerciali, che possono degenerare verso una vera e propria guerra dei dazi, acuita dai possibili effetti delle recenti elezioni presidenziali negli USA.

Il sistema dei trasporti e della logistica mondiale nel suo complesso si è finora dimostrato abbastanza resiliente nel mantenere la continuità degli scambi, molto meno relativamente a costi, qualità e affidabilità del servizio, e ciò richiede una seria riflessione congiunta da parte dei Governi, nazionali ed europeo, e di tutti gli stakeholders.

Sussiste ormai un tema di "fragilità logistica" europea e nazionale, che va affrontata e posta al centro dell'agenda politica. Il nostro sistema infrastrutturale risente di una ridotta resilienza, perché richiede importanti programmi di manutenzione straordinaria e rinnovo, in parte già in corso grazie ai finanziamenti dei fondi del PNRR e delle TEN-T e della programmazione europea e nazionale. I lavori possono avere un impatto negativo nel breve-medio termine e vanno visti come investimenti per il futuro; in questa fase di transizione le imprese vanno quindi supportate per evitare il rischio che, quando la rete sarà pienamente operativa, ci siano ancora operatori competitivi.

Due grandi linee di azione si stanno affermando nelle politiche economiche: da un lato, le risposte ai continui cambiamenti economici e, dall'altro, gli adeguamenti infrastrutturali sulle grandi rotte esistenti e sulla possibile apertura di nuove.

Una risposta ai cambiamenti economici può sicuramente realizzarsi con una maggiore regionalizzazione degli scambi, con paesi vicini e geopoliticamente affini, in cui il Mediterraneo può acquisire una nuova centralità logistica, con nuove rotte commerciali e di approvvigionamento. Ma i nuovi corridoi logistici e nuove infrastrutture devono essere coerenti coi requisiti di sostenibilità ed efficienza economica, non solo di affinità geopolitica. È necessario un maggior equilibrio tra sicurezza e libero scambio.

Per la competitività economica è fondamentale lo sviluppo delle infrastrutture e la protezione di quelle essenziali (autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti, terminal e piattaforme logistiche), per ridurre i rischi di interruzione, pur a fronte di rilevanti vincoli finanziari.

Sotto il profilo regolatorio, non sembrano siano state adeguatamente valutate a livello europeo e nazionale i percorsi di decarbonizzazione del Green Deal, che richiedono un adeguamento alla decarbonizzazione della produzione industriale e logistica. Sono strumenti che presentano anche rischi elevati di trasferimento modale verso il trasporto stradale o verso portualità extra-UE con standard ambientali più bassi, vanificando un percorso di decarbonizzazione che necessita di gradualità e prudenza.

Non stiamo andando incontro alla fine della globalizzazione, ma verso l'avvio di una nuova forma di globalizzazione forse con più contrappesi (dazi) per bilanciare le eccessive dipendenze strategiche, non più sostenibili al crescere di shock e tensioni internazionali.

Col cambiamento delle catene del valore, la delocalizzazione e la regionalizzazione industriale di produzioni strategiche, connessioni globali e reti logistiche restano essenziali alla rilettura delle strategie commerciali verso mercati a minor rischio geopolitico, ma dotate di infrastrutture affidabili e più vicine ai mercati finali.

Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, coi quali agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico.

Se ci sono economie sane non c'è il rischio di marginalizzazione, ma occorre puntare su agilità, reattività e competitività del sistema logistico-infrastrutturale attraverso la sua pianificazione, regolamentazione e governance, ma è necessario anche "diversificare" la risposta economica agli eventi, integrando le politiche industriali, commerciali e regolatorie.

Da quanto detto si desume che, affinché il sistema logistico estrinsechi appieno tutte le sue potenzialità, è necessario che sia supportato da opportune politiche sia infrastrutturali che regolatorie, non solo nazionali ma anche europee.

2. ANALISI DI SETTORE

Diverse sono le criticità, l'elemento comune a tutte è la necessità di piani di investimento pluriennali, coperti da fonti di finanziamento certe: solo la continuità e l'unione di intenti può consentire all'Italia e più in generale all'Europa di recuperare la propria competitività logistica.

Trasporto stradale

La rete stradale e autostradale italiana è vetusta, richiede pertanto piani di manutenzione straordinaria pluriennali. Va ricordato, infatti, che, per quanto centrale sia l'intermodalità per le politiche di decarbonizzazione, il trasporto delle merci non può prescindere dall'autotrasporto.

A ciò si aggiunge che il tema della decarbonizzazione va profondamente ripensato, per evitare costi sociali insostenibili e non adeguatamente valutati ex ante. Va assolutamente recuperato e posto in essere il principio della "neutralità tecnologica", in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi

realistici e, infine, vanno reperite le risorse necessarie per affrontare in modo equilibrato la transizione.

Infine, i valichi stradali alpini stanno subendo una seria criticità, manutentiva e regolatoria. La chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il PIL del Nord Ovest, mentre sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla programmata limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria.

Tutto l'Arco alpino ha bisogno anche di una diversa regolamentazione a livello europeo, basata sulla governance dei principali corridoi di trasporto in attesa che vengano realizzate le opere previste sulle TEN-T.

Trasporto ferroviario

Un settore in forte difficoltà è il cargo ferroviario, che sta vivendo una situazione paradossale, anche se prevedibile. Da un lato, dovrebbe vivere una fase di forte espansione come soluzione alle stringenti politiche ambientali europee; dall'altro, sta affrontando una "tempesta perfetta", in termini di interruzioni causate dai cantieri del PNRR, di cancellazioni legate alle manutenzioni dei valichi Alpini, calamità naturali, calo dell'export UE, della bassa domanda interna e dello sviluppo dell'e-commerce che sta modificando le catene logistiche.

Dopo la ripresa del 2021, il traffico ferroviario delle merci è rimasto stabile nel 2022 per poi crollare nel 2023 (-8,3% in termini di tonnellate e -6,7% in termini di tonn-km), con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdite di fatturato (-7,6%) e con previsioni, nazionali ed europee, tutt'altro che rosee per il 2024. A questo, si sono aggiunte misure di natura istituzionale che hanno provocato la reazione negativa delle imprese del settore.

Con il cd. DL Omnibus, adottato ad agosto e convertito rapidamente in legge a settembre, sono state dirottate risorse destinate all'acquisto di locomotori e carri ferroviari al credito d'imposta per la ZES unica del Mezzogiorno. Parlamento e Governo hanno assunto l'impegno di ripristinare tali risorse, attivando un tavolo interministeriale ad hoc, ma si è ancora in attesa della convocazione e il recente DDL bilancio ha invece confermato il taglio di 45 milioni di euro di agevolazioni. Per altri versi, il cargo ferroviario è privo di compensazioni sulle perdite indotte dai cantieri PNRR, mentre la Legge Bilancio 2025 prevede a rifinanziare in misura ridotta il ferro-bonus, ma l'obiettivo del trasferimento modale strada-ferro risulta praticamente annullato dall'impatto dei lavori sull'affidabilità del servizio ferroviario.

Il vero nodo dello sviluppo del cargo ferroviario merci resta quello infrastrutturale. Larga parte dell'attuale dotazione va adeguata agli standard europei in tema di tratte e terminal. L'integrazione modale del ferroviario con reti stradali, porti, aeroporti, interporti e aree urbane e metropolitane è ancora in larga parte insufficiente, come pure l'integrazione ai TEN-T, e la digitalizzazione del trasporto tra reti e operatori. Sono tutti temi inclusi nel PNRR, nel PNC e nel Contratto di programma MIT-RFI in corso di attuazione, che al comparto merci dovrebbero dedicare circa dieci miliardi di investimenti nei prossimi dieci anni, ma la cui realizzazione sta generando situazioni di blocco e maggiori costi per le imprese privi di qualsiasi compensazione.

C'è poi il tema della gestione delle tracce, tendenzialmente sempre a favore del trasporto passeggeri, che evidenzia la scarsa attenzione che viene posta nei confronti della logistica, non ancora percepita come uno dei motori dell'economia nazionale.

Attenzione va posta alla riforma degli interporti, che deve rappresentare un'occasione di modernizzazione del concetto di trasporto intermodale e non solo uno strumento per stabilire i beneficiari dei sostegni dei fondi statali. Rispetto al 1990, anno in cui è stato disciplinato il regime giuridico degli interporti con la legge n. 240/1990, il concetto di trasporto e logistica merci si è stravolto e di ciò è necessario tener conto.

Trasporto marittimo

Il settore marittimo-portuale sta vivendo una fase contraddittoria, i cui impatti si stanno concentrando in particolare nel Mediterraneo. La resilienza logistica sta mantenendo una apprezzabile crescita globale dei traffici, ma anche una loro diversa distribuzione tra rotte e portualità.

Dopo due anni di stabilità dei traffici, nel 2024 il movimento container ha ricominciato a crescere e si stima un incremento del 5,4% rispetto al 2023, una tendenza che per ora si riscontra meno nei porti italiani, i cui transiti rapportati ai primi otto mesi del 2024 risultano ancora inferiori a quelli del 2021 e 2022, dopo la caduta del 2023.

Si tratta certamente dell'effetto della Crisi del Mar Rosso, che ha allo stesso tempo aumentato il transit time dalla Cina e dal Far East e ridotto l'affidabilità degli schedati marittimi, mettendo in difficoltà la pianificazione del lavoro nei terminal portuali, ma non si tratta solo di questo.

La rotta del Capo di Buona Speranza sembra infatti in grado di cambiare gli attuali equilibri portuali mediterranei, con incrementi sensibili della movimentazione transoceanica nel sistema portuale occidentale (Spagna e Nord Africa) e decrementi in quello orientale (in particolare l'Italia), in parte compensato da un aumento dei traffici intra-mediterranei (RO-RO e feeder) nel Mediterraneo Orientale, nell'ambito dei quali, va ricordato, l'Italia primeggia. Questo riallineamento potrebbe indurre anche ad un cambiamento strutturale rilevante, con implicazioni sulla specializzazione del nostro sistema portuale da considerare in funzione di riassetto delle catene logistiche del nostro sistema produttivo (reshoring e nearshoring).

Per altri versi, sussistono misure come l'ETS che penalizzano gli scambi intra-mediterranei tra UE ed extra-UE, mentre nel traffico interno di cabotaggio l'impatto del mare-bonus, pur rifinanziato dalla Legge Bilancio 2025, appare ancor più insufficiente ad un più deciso trasferimento modale strada-nave.

Nei confronti di questi potenziali riassetto, il rilancio della competitività della portualità nazionale dovrebbe trovare risponda nella sua più volte annunciata e rinviata riforma, che dovrebbe far recuperare una rafforzata competenza centrale pubblica, per guidare l'assestamento e lo sviluppo dell'insieme del sistema portuale nazionale.

La "questione portuale" necessita di un confronto aperto con imprese e lavoratori, di un dialogo serio, organico e circostanziato sulle strategie, auspicando interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali, non stravolgendone l'assetto, in particolare nella prospettiva

di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale dei Port Community System (PCS).

Trasporto aereo

Nell'ultimo anno il cargo aereo è cresciuto, anche grazie alla crescita dell'e-commerce, in particolare del fast fashion proveniente dalla Cina e dell'hi-tech dal Far East. Nel 2024 il traffico aereo mondiale di merci per via aerea è infatti aumentato dell'11,4% in tonn-km e anche in Italia, dopo una fase di stabilizzazione, sta crescendo costantemente a due cifre (+16,5% nei primi otto mesi), anche in presenza di tariffe aeree che tra il 2020 ed il 2024 hanno registrato un andamento altalenante.

I risultati di oggi sono il frutto della resilienza che il settore ha mostrato post pandemia, ma siamo ancora lontani dalle potenzialità che potrebbe esprimere nell'export, grazie alle sue peculiari caratteristiche, quali efficienza, velocità, affidabilità/sicurezza e puntualità.

L'Italia però perde ancora un 30% di merce a favore degli altri aeroporti europei, che potrebbe essere recuperato attraverso innanzitutto l'aumento di capacità su voli punto a punto dagli aeroporti italiani, la digitalizzazione dei sistemi logistici aeroportuali e la semplificazione delle procedure di sdoganamento. Sono temi su cui il Piano Nazionale Aeroporti (PNA) dovrebbe assolutamente puntare, insieme all'introduzione e alla diffusione della Carta dei Servizi Merci, strumento strategico per misurare e aumentare l'efficienza dei sistemi aeroportuali italiani.

Il cargo aereo può e deve crescere, ma va promosso e sostenuto attraverso una chiara regia nazionale che sciolga, tra gli altri, i nodi urbanistici, come nel caso di Malpensa, e consideri infrastrutture aeroportuali dedicate, valorizzi quelle esistenti migliorandone l'accessibilità e la velocizzazione delle pratiche doganali.

E-commerce

È stato evidenziato come l'e-commerce stia contribuendo a modificare le catene logistiche e, per quanto possibile, il fenomeno va gestito e monitorato. Per inquadrare il fenomeno basta dire che in Italia, a partire dal Covid, si è registrata una crescita costante ed inarrestabile tra il 2019 ed il 2024, con un aumento del 42% degli acquirenti e del 116% del giro d'affari, mentre il fatturato delle spedizioni di consumo (B2C) è arrivato a 6,7 miliardi di euro, con una crescita del 53% rispetto al 2019.

L'impatto sulla vivibilità delle città sta però subendo un impatto negativo rilevante: a livello europeo l'e-commerce rappresenta il 15% del traffico e il 20% delle emissioni complessive dei trasporti urbani. Nelle nostre città i veicoli commerciali rappresentano circa l'11% del totale dei veicoli circolanti, con il 93% del volume di merce destinato alle imprese (B2B) e il 7% ai consumatori (B2C), mentre nel numero di spedizioni la situazione è opposta, con il 28% al B2B e il 72% al B2C.

In Italia non si è ancora riusciti ad impostare una progettazione razionale ed efficiente del tema, per risolvere il problema delle emissioni e dell'occupazione di suolo e, conseguentemente, della congestione, e data la rapidità dell'evoluzione del fenomeno il rischio è il caos. È, pertanto, necessario adottare linee guida nazionali da attuare nel modo il più possibile omogeneo nelle diverse città, previa consultazione delle rappresentanze di categoria. La distribuzione intermedia andrebbe svolta con mezzi di trasporto a basse o zero

emissioni e quella finale al cliente andrebbe effettuata con veicoli elettrici e cargo-bike, pianificando una rete di stalli monitorati e controllati e ampliando l'uso di parcel lockers o di punti di ritiro comuni per la consegna dell'ultimo metro al destinatario. Le aree di smistamento dovrebbero essere dotate di infrastrutture di ricarica per i mezzi elettrici e andrebbe anche pensato un pacchetto di incentivi, non necessariamente economici, in termini di permessi di accesso a ZTL o di uso delle preferenziali. Tutto ciò tenendo sempre presente che non esiste "la" soluzione al problema, ma solo un insieme di più iniziative può consentire di ridurre l'impatto sulle città ed al contempo tener conto delle esigenze economico-finanziarie-organizzative delle aziende.

3. TEMI REGOLATORI

Non sussistono solo criticità "infrastrutturali", perché la crescita della logistica italiana richiede una serie di interventi regolatori.

Semplificazione

La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei controlli sono temi di fondamentale importanza per la produttività e la competitività delle imprese. Diverse sono le iniziative in corso che andrebbero ulteriormente perseguite ed accelerate.

Il carico degli oneri burocratici che gravano sulle imprese si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro, come gli adempimenti amministrativi in materia portuale e aeroportuale, molto più gravosi rispetto a quelli richiesti nei porti esteri, e la duplicazione dei controlli su strada anche a distanza di brevi periodi. Nel settore dei traffici internazionali, ciò si traduce nell'attuazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO), per sdoganare la merce con controlli delle varie Amministrazioni concentrati in un'unica sede.

Fondamentale è la digitalizzazione per accelerare le procedure ed eliminare adempimenti non necessari a carico delle imprese della filiera logistico-infrastrutturale, sia a livello nazionale che unionale, ma non si è fatto i conti con il mercato e con le esigenze di nuovi investimenti da parte delle imprese, alle quali va fornito un quadro certo e di lungo termine.

Un grande passo avanti per le imprese sarebbe individuare e conoscere con facilità obblighi e adempimenti delle attività di controllo, con l'utilizzo di strumenti informatici a supporto delle autorità competenti. Per questo, si deve guardare con favore al full digital e alla dematerializzazione dei documenti, come l'attuazione dell'e-CMR e della piattaforma eFTI, associati all'incentivazione di investimenti digitali di imprese e pubbliche amministrazioni, per ottimizzare e efficientare la filiera logistica e garantire interoperabilità e compliance tra sistemi.

Sarà fondamentale rispettare i tempi di utilizzo delle risorse previste dal PNRR riguardanti la PLN, di cui è prossimo l'avvio di un regime di agevolazioni destinato proprio alla digitalizzazione delle imprese.

Ma sono tutte misure con diversa tempistica e target progressivi di attuazione, di cui si vedranno il completamento nei prossimi anni. Intanto, l'azione della pubblica amministrazione a volte sembra complicare, anziché semplificare la burocrazia.

Fiscalità e Dogane

Ci sono poi dei temi di regolazione finanziaria come la revisione della disciplina delle accise, per contribuire agli obiettivi del Green Deal anche attraverso la rimodulazione della tassazione dei prodotti energetici e con il riordino, la revisione e la soppressione di alcune agevolazioni valutate come dannose per l'ambiente. L'operazione, di per sé, non è a costo zero per le imprese del trasporto merci, che devono già affrontare ingenti investimenti necessari alla sostituzione di mezzi e attrezzature.

La soppressione/revisione dei SAD (sussidi ambientalmente dannosi) deve essere attentamente valutata per il loro impatto su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. L'operazione dovrebbe essere accompagnata anche da misure di sussidio, sia sul fronte dei prezzi dei carburanti alternativi sia su quello dei mezzi di trasporto, con una pianificazione parallela e coordinata di sostituzione dei sussidi ai carburanti fossili con sussidi all'utilizzo di carburanti a basse o zero emissioni e alla sostituzione di mezzi di trasporto con quelli a impatto ambientale più basso o nullo.

Altro profilo rilevante per l'efficienza degli scambi commerciali è quello doganale. La recente introduzione del D.Lgs. 141/2024 in esecuzione della Delega fiscale, avrebbe l'obiettivo di armonizzare la normativa italiana con quella dell'UE, ma si rileva una serie di criticità che avranno sicuramente un impatto negativo oltre che sugli operatori doganali, anche sugli operatori del settore del trasporto e della logistica nazionale, con conseguenze anche sulla movimentazione delle merci.

Possono, infatti, registrarsi effetti penalizzanti su tutta la filiera del commercio internazionale, con il rischio che molti traffici in import ed export possano essere dirottati verso altri Paesi, con effetti del tutto contrari oltre che gravi sulle imprese del settore.

Gli aspetti più critici della riforma doganale interna riguardano le modifiche al sistema sanzionatorio e l'IVA qualificata come diritto di confine.

Considerare l'IVA tra i diritti di confine è contrario al consolidato orientamento della Corte di cassazione e della Corte di Giustizia UE, ma soprattutto può avere gravi conseguenze in materia di responsabilità solidale del rappresentante indiretto, che ora si trova a rispondere solidalmente con l'importatore per il versamento dell'IVA. Anche il vaglio preliminare che dovrà essere obbligatoriamente svolto dall'autorità giudiziaria in tutti i casi in cui l'ammontare dei diritti di confine accertati sia superiore a 10.000 euro può portare ad un aumento del contenzioso e ad una serie di procedimenti penali infondati, colpendo tutti quegli operatori corretti che commetteranno errori in buona fede.

Vanno quindi risolte le criticità relative alla soglia prevista per la segnalazione all'autorità giudiziaria sul reato di contrabbando, eliminando l'IVA dai diritti di confine e introducendo l'istituto del ravvedimento operoso, per consentire la rettifica degli errori formali compiuti in buona fede.

Appalti nella logistica

La competitività non può prescindere dalla legalità, un aspetto emerso negli ultimi anni negli appalti di servizi di logistica, con fenomeni di diffusa evasione fiscale ed in particolare dell'IVA, come risulta anche dalle indagini sull'economia sommersa e sull'evasione fiscale e contributiva generata dal ricorso a contratti d'appalto fittizi, che dissimulano somministrazioni di personale non autorizzate.

Per intervenire è stato recentemente introdotto il meccanismo dell'inversione contabile – il *reverse charge* – derogando parzialmente al regime ordinario IVA, per ora in via negoziale e in prospettiva in via normativa, così come avviene in altri settori a rischio di frode fiscale come l'edilizia. Con questo strumento è possibile arginare il fenomeno dell'evasione IVA da parte degli appaltatori, che coinvolge sempre più anche le imprese committenti.

Le Authority

Il tema delle competenze, e relativa contribuzione, delle Authority è all'ordine del giorno e va chiarita perché le aziende hanno bisogno di un quadro di riferimento chiaro e condivisibile. Va affrontato il tema del finanziamento delle Authority, che coinvolge sia l'ART, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che l'AGCOM, l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni.

4. CONCLUSIONI

Le politiche industriali devono tener conto delle esigenze del sistema logistico affinché la loro efficacia possa estrinsecarsi appieno. Le iniziative devono però essere prese anche a livello europeo, perché i competitor sono Cina e Stati Uniti e solo l'Unione europea può pensare di competere concentrandosi su quei settori in cui la competizione è ancora aperta. Non ci si può affidare su politiche protezionistiche, ma occorre innescare processi virtuosi che portino ad aumentare innanzitutto la domanda interna di un'area che conta 450 milioni di abitanti e ciò può essere fatto a partire dai salari, troppo spesso mortificati per inseguire una competizione impari, in particolare con la Cina, sull'export. La logistica richiede, oltre alla crescita della domanda, regole certe e stabili, politiche che non cambino ad ogni Governo ed obiettivi fattibili e di lungo periodo che consentano alle imprese di investire.

L'Italia, per scelte del passato, non possiede "campioni" della logistica, spesso nati dalla privatizzazione di grandi aziende statali, ma ha imprese essenzialmente di piccole e medie dimensioni, spesso familiari, capaci di offrire servizi di elevata qualità. Non si può pensare che attraverso la tipologia di contratto di vendita (Incoterms) si possa modificare un sistema ormai rodato su scambi franco fabbrica che riducono il mercato della logistica nazionale, ma è necessario creare in Italia condizioni migliori affinché gli operatori crescano e aumentino la loro capacità di offerta di servizi logistici.