



Le proposte prioritarie del settore trasporti  
Documento strategico confederale

# Nota di Aggiornamento

22 luglio 2024



## **Sommario**

<b>1. Premessa</b>	<b>2</b>
<b>2. Tre priorità di intervento per Confindustria</b>	<b>4</b>
2.1 I valichi alpini	4
2.2 I trasporti eccezionali	5
2.3 La portualità nazionale	7
<b>3. Le priorità del Sistema federale</b>	<b>10</b>
3.1 FEDERTRASPORTO	10
3.2 ANAV	12
3.3 ASSAEROPORTI	17
3.4 ANFIA	21
3.5 ANITA	23
3.6 UNEM	30
3.7 ASSOGASLIQUIDI	34

## 1. Premessa

Tra Industria manifatturiera e logistica sussiste un legame inscindibile, che si estende, in modo diretto e dinamico, alle infrastrutture, all'industria del turismo e allo sviluppo degli hub metropolitani.

Fino agli anni '70, la logistica era essenzialmente integrata nella filiera manifatturiera e le aziende gestivano direttamente la catena logistica. Oggi è di fatto esternalizzata e questo processo, da una parte, ne ha migliorato l'efficienza, ma dall'altra ha fatto perdere di vista all'industria l'essenzialità della propria componente logistica.

Gli obiettivi di decarbonizzazione e le esigenze di competitività all'interno della cornice tracciata dalle dinamiche concorrenziali globali rendono sempre più evidente l'esigenza di aumentare la complementarità tra logistica, trasporti e produzione.

Il trasporto e la logistica sono **leve di competitività** per l'industria e, quindi, settori strategici per un'economia fortemente orientata all'export come quella italiana, che deve puntare al contempo alla decarbonizzazione e al rafforzamento delle connessioni europee per affermarsi come ponte tra il Nord Europa e il Mediterraneo.

Il sistema della logistica e del trasporto cresce, da diversi anni, a ritmi ben superiori rispetto a quelli del PIL. Il valore totale delle attività logistiche in Italia nel 2023 è di 135,4 miliardi di euro, l'8,2% del PIL Italiano e occupa circa un milione e 400 mila addetti operanti nel settore. La logistica terziarizzata rappresenta il 45,3%, pari a 61,3 miliardi di euro, al netto degli scambi interni alla filiera (dati Osservatorio Politecnico di Milano).

La Banca Mondiale ha evidenziato che, a parità di reddito pro-capite, i Paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una maggiore crescita, dell'1% del PIL e del 2% nell'interscambio commerciale.

Nell'ultimo decennio l'importanza della logistica, come strumento funzionale all'attività dei settori industriali (supply chain) ha acquisito una dimensione notevole. In questi anni è tuttavia mancata una visione politico-strategica unitaria a livello nazionale, che ne ha impedito la crescita, favorendo la logica della frammentazione localistica, e che ha ulteriormente incrementato il *gap* con i Paesi nostri competitor (soprattutto del Northern Range), relegando il nostro Paese a giocare un ruolo secondario.

L'efficienza logistica del nostro Paese su scala internazionale non riesce a decollare, anche se non peggiora. Il *Logistic Performance Index (LPI)* 2023 della Banca Mondiale pone l'Italia al 19° posto a livello globale: nel 2007 era al 22°.

Sussiste, inoltre, la tendenza prevalente delle imprese nazionali ad utilizzare modalità di vendita internazionale con cui la gestione della catena logistica viene di fatto affidata, direttamente o indirettamente, all'acquirente, limitando fortemente il contributo alla crescita della logistica nazionale.

Il sistema logistico moderno deve essere un fattore di competitività per il settore manifatturiero. Occorre **uscire dall'ottica** in cui logistica e trasporti sono considerati solo come un costo e non come un asset competitivo su cui far leva.

Confindustria ritiene, pertanto, strategico muoversi da una logica di “separazione” tra industria e logistica verso strategie di sviluppo delle potenzialità insite nell’interconnessione genetica tra i due settori, con la prospettazione di un approccio unitario e sistemico dove logistica/trasporti rappresentano asset determinanti per la competitività della nostra industria e, più in generale, del nostro Paese.

In questo senso, risulta fondamentale lavorare per creare un sistema logistico-trasportistico – a livello infrastrutturale e di servizi – efficiente ed efficace, capace di poter intercettare i flussi delle merci, e pertanto attrattivo per la committenza domestica e per gli investimenti esteri.

I settori dei servizi logistici, trasportistici e infrastrutturali sono a domanda derivata, cioè, dipendono dalle esigenze dell’industria manifatturiera. Pertanto, per declinare una politica industriale in questi settori, strategici in quanto incidono sui tempi dei processi produttivi e sui costi dei prodotti, **occorre far dialogare** in modo efficace costruttivo la manifattura con la logistica.

A tal riguardo, Confindustria ha introdotto un **nuovo approccio di sistema** creando un link diretto tra industria manifatturiera e industria della logistica e dei trasporti attraverso la costituzione di una specifica Rete, composta da Associazioni e da imprese del sistema confederale: la Rete Logistica, Trasporti e Infrastrutture, per

Lo scopo è di costruire una politica industriale considerando tutte le diverse voci che incidono sulla definizione della domanda e dell’offerta di servizi logistici e di trasporto.

## 2. Tre priorità di intervento per Confindustria

### 2.1 I valichi alpini

Tra i principali nodi TEN-T attenzionati a livello nazionale, ma anche europeo, ci sono i **valichi alpini** e le dannose criticità che ostacolano il collegamento dell'intero arco all'Europa centro-settentrionale. I valichi alpini rappresentano, infatti, la connessione fisica imprescindibile tra i mercati produttivi e di consumo, nazionali ed europei.

Il 60% degli scambi complessivi che l'Italia intrattiene con il mondo si svolge con i paesi europei e passa per l'arco alpino utilizzando le modalità terrestri, stradale e ferroviaria.

Circa il 70% dei flussi di merci transalpini viaggia su strada e la restante parte su ferrovia. L'unica frontiera dove si registra una distribuzione modale inversa è quella svizzera, dove complessivamente più del 70% delle merci viaggia su treno, frutto di una decisa politica di promozione della modalità ferroviaria intrapresa da anni dalla Confederazione elvetica.

L'interesse del nostro Paese all'accesso in Europa va di pari passo con quello dell'Europa al bacino del Mediterraneo. Una condizione, pertanto, di reciproca convenienza a beneficio non di un singolo Paese ma dell'intera Unione Europea.

Dalla permeabilità delle Alpi dipende infatti la realizzazione della libera circolazione di beni e persone, due delle quattro libertà fondamentali del mercato interno europeo. Garantire a persone e imprese la continua possibilità di attraversarle e la crescente fluidificazione dei traffici costituisce la principale opportunità per sviluppare il potenziale di competitività.

Confindustria ritiene pertanto fondamentale una **rinnovata consapevolezza politica della centralità strategica dei valichi alpini**, dove la permeabilità della Alpi deve assurgere a criticità prioritaria e centrale nell'agenda politica nazionale ed europea.

In questo quadro, ritiene essenziale l'abbandono della logica del singolo valico e del singolo confine, dovendosi la questione valichi essere affrontata come unico sistema di connessione della nostra economia con il resto d'Europa, perseguendo un'efficienza, appunto, sistemica, sia a livello nazionale, ma soprattutto binazionale ed europeo.

Tale nuovo approccio strategico deve partire in primis dalle istituzioni europee, prescindendo dal fatto che l'impatto maggiore derivanti dalle criticità dei valichi alpini si registri per l'economia italiana e il nostro tessuto industriale.

L'intero interscambio commerciale dell'Italia che avviene via terra (180 milioni di tonnellate per un valore economico di circa 550 miliardi di euro) è, difatti, influenzato dall'efficienza di tutti i valichi. Il rischio è di essere penalizzati da costi e tempi maggiori rispetto agli altri Stati europei sia in fase di approvvigionamento che di distribuzione, con notevoli impatti soprattutto per le imprese manifatturiere che dipendono dagli interscambi internazionali. Queste ultime, infatti, devono essere anche in grado di riorganizzarsi e riprogrammare il servizio nel più breve tempo possibile per fronteggiare le chiusure improvvise.

Confindustria, consapevole di ciò, ha supportato e dato il più ampio sostegno, politico e tecnico, al Governo italiano nell'avvio di una procedura di infrazione nei confronti dell'Austria, ai sensi dell'art. 259, comma 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, a seguito delle limitazioni unilaterali alla circolazione dei veicoli pesanti sul

collegamento transalpino del **Brennero**, parte del Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo.

Parimenti importante, il **Traforo del Monte Bianco** che sarà interessato da interventi di manutenzione che riguarderanno per i prossimi 18 anni, con conseguente chiusura al traffico per 15 settimane consecutive, a partire dal prossimo 2 settembre al 16 dicembre.

Al riguardo, Confindustria, pur comprendendo la necessità di prevedere alternative di percorso nel breve termine, ha più volte sostenuto la necessità di adottare un approccio strategico alla questione nel medio/lungo termine. In questo senso, sostiene la necessità della costruzione della seconda canna del Traforo del Monte Bianco, soluzione che ridurrebbe drasticamente le chiusure programmate nei prossimi anni e gli impatti negativi economici e sulla mobilità merci e passeggeri.

## **2.2 I trasporti eccezionali**

Seconda priorità di intervento, non per importanza, è la necessità di proseguire i lavori per la definizione di un quadro regolatorio chiaro e semplificato con riguardo ad una modalità di trasporto strategica per l'industria italiana, quale quella dei **trasporti in condizione di eccezionalità**.

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

Al fine di risolvere le molteplici criticità applicative legate all'entrata in vigore, nel gennaio 2024, delle Linee Guida (approvate con il DM 28 luglio 2022) e delle norme transitorie sui trasporti in condizione di eccezionalità, Confindustria ha richiesto ed ottenuto una proroga al 30 marzo 2025 della nuova disciplina nonché l'istituzione di un **Tavolo ministeriale per la definizione di un Piano nazionale** in materia.

Confindustria ha presentato - nella prima riunione del tavolo, svoltasi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel marzo 2024 - un documento di posizionamento, frutto della collaborazione diretta con le proprie associazioni che avanza diverse proposte e in particolare:

- **individuare i cosiddetti “Corridoi dedicati”** (tratte fisse), quale modello strategico necessario per lo sviluppo dei centri nevralgici del nostro territorio. Si tratta di itinerari standard e ripetitivi per i quali è possibile snellire e semplificare la verifica dei tragitti e quindi ridurre i tempi di rilascio dei permessi;
- **semplificare l'iter di approvazione ex ante delle autorizzazioni** al transito dei trasporti eccezionali e l'individuazione di specifiche soluzioni che consentano una sorta

di automatismo delle autorizzazioni nella opportuna differenziazione tra tratte **“fisse”** e **“non fisse”**.

Confindustria ha, inoltre, avanzato ulteriori proposte che vertono soprattutto sulla semplificazione, sull'interscambio con l'estero e sulla digitalizzazione dei processi, quali:

- la considerazione che il trasporto eccezionale per masse di notevoli entità è particolarmente diretto all'imbarco per l'export, da cui sorge la necessità di collegare le principali zone produttive di manufatti eccezionali ai principali porti nazionali;
- la rilevanza dei punti di confine terrestri nazionali (Frejus, Ventimiglia, Chiasso - che insiste su province quali Milano, Bergamo e Brescia dove sono numerose le industrie pesanti - Brennero, Tarvisio e Ferneti), i quali vanno collegati almeno con i porti ubicati sulle principali direttrici di traffico (Genova, Marghera, Trieste);
- ripristinare in ambito autostradale diverse tratte sulle quali vige una limitazione di peso, in quanto rivestono importanza strategica per il trasporto di merci;
- semplificare il processo di rilascio delle autorizzazioni con tre obiettivi fondamentali: snellire, digitalizzare e uniformare;
- ottimizzare la gestione informatica oltre che auspicare la riduzione del numero di interlocutori;
- stabilire la validità degli studi sui manufatti e che nel caso di un transito con convoglio eccezionale avente una massa inferiore, resti valida la verifica effettuata;
- superare il problema dell'armonizzazione dei divieti di circolazione TE sulle strade gestite da Enti diversi, i quali autorizzano il transito diurno o notturno, determinando aumento di costi e disagi alle imprese
- uniformare disciplina tra le Linee Guida “Ponti” e le Linee Guida sui “Trasporti eccezionali”;
- dettare una disciplina specifica di settore per i TE sugli elementi prefabbricati compositi per l'edilizia;
- definire la programmazione degli interventi di manutenzione infrastrutturale;
- fissare regole di costruzione di nuove opere, che tenga conto di: altezza utile dei nuovi manufatti/gallerie pari a 5,50 mt; criteri di progettazione delle rotatorie che tenga conto dei transiti eccezionali; implementare la segnaletica stradale relativa all'altezza ed alla capacità/portata di ponti e viadotti;
- rivedere il criterio di assegnazione delle competenze comunali delle arterie principali;
- favorire un maggior controllo ed aumentare il livello di sicurezza con l'introduzione di sistemi di tracciabilità (es. GPS o applicazioni quali Anas TE);
- istituzione di un Archivio Nazionale digitale delle Strade con indicate in tempo reale per tutte le opere d'arte (ponti e viadotti) presenti nel sistema viario italiano:
  - Enti proprietari o gestori dell'infrastruttura;
  - Classe di Attenzione (se disponibile) e data dell'ultima ispezione;
  - Eventuali limitazioni al transito e le motivazioni;
  - Eventuali perizie già effettuate sull'infrastruttura dagli utenti, enti proprietari, concessionari o altri.

In occasione della seconda riunione del tavolo dello scorso 15 luglio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condiviso la volontà di adottare l'approccio "per Corridoi" individuando alcune tratte da definirsi (se ne sono richieste almeno 7/8) da utilizzare come corridoi pilota. Un approccio molto concreto orientato a testare la nuova metodologia applicativa e a perfezionare la disciplina da includere nel nuovo Piano nazionale dei Trasporti in condizioni di eccezionalità da approvarsi entro il termine previsto del 31 ottobre p.v. (Art. 10 Legge 27 novembre 2023, n. 170).

Confindustria ha apprezzato molto il forte interesse istituzionale sulla tematica, accogliendo con soddisfazione tale iniziativa ed assicurando la piena collaborazione fino al termine dei lavori.

Al contempo, evidenzia la complessità e l'ampiezza degli interventi per la definizione del Piano nazionale per i trasporti in condizioni di eccezionalità, dalla scelta dei "Corridoi pilota", all'implementazione e al monitoraggio della nuova normativa). In questo senso, rappresenta perplessità circa il completamento di tale ampia attività di lavoro nel rispetto del termine del 30 ottobre 2024, entro il quale dovrà essere adottato il citato Piano con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

In questo senso, Confindustria chiede di valutare la percorribilità di una proroga normativa di almeno 6 mesi, sia del termine per l'adozione del Piano nazionale dei Trasporti in condizioni di eccezionalità (30 ottobre 2024) sia per l'adozione delle Linee Guida e delle norme transitorie sui trasporti in condizione di eccezionalità (30 marzo 2025), al fine di non vanificare gli sforzi di semplificazione normativa introdotti e non causare ulteriore mancanza di chiarezza sulle tratte che non saranno qualificate come pilota.

### **2.3 La portualità nazionale**

A conclusione, la terza linea di intervento considerata come prioritaria da Confindustria verte sulla **portualità**.

Il sistema portuale nazionale riveste un ruolo cruciale per l'economia di un Paese come l'Italia, che è strategicamente posizionata nel cuore del Mediterraneo. I porti non sono solo punti di transito per merci e persone, ma sono anche nodi vitali per il commercio internazionale, l'industria e il turismo.

Investire nella portualità, migliorandone l'efficienza e la sostenibilità, è essenziale per sostenere la crescita economica, migliorare la competitività internazionale e garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile delle regioni costiere e del paese nel suo complesso.

I porti sono, innanzitutto, le porte d'ingresso e di uscita per le merci destinate all'importazione e all'esportazione; facilitano lo scambio commerciale globale, consentendo alle nostre aziende di importare materie prime e esportare prodotti finiti. Questo contribuisce significativamente alla bilancia commerciale del Paese e alla sua integrazione nelle catene di approvvigionamento globali. Un sistema portuale efficiente può infatti ridurre i tempi di transito e i costi di distribuzione, migliorando la competitività delle imprese.

La portualità svolge, altresì, una funzione di catalizzatore di sviluppo economico per le regioni in cui sono situati, attirando investimenti, creando posti di lavoro e favorendo la

crescita di industrie correlate come la logistica, la cantieristica navale e il turismo. Su questo ultimo aspetto, le città portuali rappresentano un polo di attrazione di turisti da tutto il mondo, fornendo un notevole contributo economico attraverso spese per alloggio, ristorazione, shopping e altre attività turistiche. Questo settore è particolarmente importante per l'Italia, che è una delle principali destinazioni turistiche a livello mondiale.

Infine, i porti giocano un ruolo chiave nella sicurezza e nella difesa nazionale.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, Confindustria sostiene la necessità di adottare un **approccio sistemico** che al fine di sviluppare un sistema logistico portuale maggiormente efficiente, superando visioni di tipo localistico, che comportano la frammentazione territoriale e la parcellizzazione della logistica portuale, con conseguenti impatti negativi sull'intero sistema portuale nazionale. Occorre, infatti, evitare lo sviluppo di fenomeni di concorrenza tra singoli porti nazionali, lavorando in ottica di **sistema per una maggiore competitività** con i sistemi portuali degli altri Paesi (Northern Range, Francia, Spagna, Nord Africa).

Secondo il [Port Infographics 2024](#), realizzato da Assoport in collaborazione con Srm, in Italia il valore delle merci via mare ha un valore di 254 miliardi di euro, pari al 37% del valore totale di merce movimentato dalle quattro modalità di trasporto principali (ferro, strada, aereo, mare).

Nell'arco del ventennio 2003-2023, il peso del trasporto marittimo è aumentato dell'8%, a svantaggio principalmente della strada.

Nel confronto con i *best performer europei* del Northern range e dell'area Mediterranea (Paesi Bassi, Germania, Spagna), l'Italia soffre di uno svantaggio basato sull'efficienza delle operazioni portuali. Il tempo medio italiano di permanenza in porto è, infatti, superiore in tutti i segmenti di traffico (container, rinfuse secche, rinfuse liquide, ecc.).

Ulteriore elemento di svantaggio è rappresentato, poi, dalle attuali tensioni nel Mar Rosso, di importanza strategica per l'Italia, dal momento che il 40% dell'import-export italiano passa per il Canale di Suez, per un valore di 154 miliardi di euro.

Tali dati ben evidenziano quanto la portualità sia strategica per l'economia italiana e quanto sia determinante tutelare i collegamenti con la dimensione europea e internazionale.

A livello interno, invece, risulta necessario avviare un'attenta riflessione sui profili applicativi della recente riforma dell'autonomia differenziata, soffermandosi, in particolare, sul **rapporto tra autonomie differenziate e riforma dei porti**, che dovrà appunto muovere dal riconoscimento del ruolo strategico che la portualità e la logistica rappresentano per il Sistema Paese.

\*\*\*\*\*

A latere delle tre questioni prioritarie di intervento sopra riportate, si segnala infine una questione trasversale, relativa alla contribuzione da parte delle imprese della logistica e dei trasporti all'ART-Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Al riguardo, si ravvisa l'esigenza, sempre più fortemente sentita dalle imprese, di un'attenta revisione o riforma della disciplina, al fine di garantire un quadro sulle condizioni di

assoggettamento al pagamento dei contributi, strettamente legato all'elenco dei settori di competenza dell'Ente.

In questo contesto, e ai fini di una chiara ed efficace interlocuzione, risulta necessario individuare eventuali sovrapposizioni tra le attività svolte dall'Autorità e da altri interlocutori pubblici (in primis il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Autorità di Sistema Portuale e, in alcuni casi, anche il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica), onde definire un quadro di competenze certo.

Dall'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti si è assistito ad una progressiva estensione delle richieste di contribuzione al suo funzionamento ad una platea sempre più vasta di soggetti operanti nel settore dei trasporti, supportata da un orientamento costante della giurisprudenza del Consiglio di Stato

Tuttavia, l'esclusione dalla contribuzione del settore dell'autotrasporto, impone una considerazione più ampia e complessiva in merito al campo di applicazione del contributo in esame anche ad altre categorie di attività, la cui regolazione e regolamentazione, in analogia con l'autotrasporto merci, sono affidate ex lege alla competenza di altri enti (ad esempio, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Autorità di Sistema portuale).

## 3. Le priorità del Sistema confederale

### 3.1 FEDERTRASPORTO



#### 1) Settore Interporti

Gli investimenti effettuati nel corso degli anni con fondi pubblici per la creazione di una rete interportuale italiana devono essere opportunamente valorizzati evitando il rischio di un loro deperimento per mancanza di manutenzioni ordinarie e straordinarie o per l'affermazione di iniziative immobiliari logistiche concorrenti, create con ottiche molto spesso puramente speculative e senza alcuna programmazione logistica pubblica.

Vi è quindi la necessità di prevedere specifici finanziamenti per la manutenzione delle infrastrutture interportuali e, soprattutto, per la manutenzione delle opere stradali e dei piazzali di transito e stazionamenti degli autotrasportatori che molto spesso, pur essendo di uso pubblico, rimangono nella proprietà e nella responsabilità dei soggetti interportuali vista l'impossibilità finanziaria dei comuni di prendersi in carico tali infrastrutture e di curarne la manutenzione.

Allo stesso modo è necessario prevedere lo stanziamento delle risorse necessarie per l'adeguamento infrastrutturale alle nuove normative sulla prevenzione incendi e per le opere ferroviarie (quali binari di raccordo e terminali intermodali) che, per loro natura ed importo, difficilmente possono essere ripagate dal mercato se non in un periodo temporale insostenibile per le società di gestione degli interporti.

Il settore, inoltre, è in attesa da anni del completamento dell'iter legislativo relativo alla legge quadro in materia di interporti (A.C. 703-A Rotelli), al momento all'esame delle Commissioni competenti del Senato, tenuto conto che la legge istitutiva risale al 1990 (L.240/90). Tale elemento legislativo potrà dare la possibilità al settore interportuale di avere regole e indicazioni certe, coerenti con le politiche UE, anche in vista di eventuali nuove realizzazioni.

#### 2) Settore Traslochi

Il settore dei traslochi in Italia vale oltre 3,5 mld di euro l'anno. Di questi, meno di 2 mld sono prodotti da aziende regolari mentre oltre 1,5 mld di euro sono generati da operatori irregolari, sconosciuti all'Erario, che impiegano i lavoratori nella totale assenza di garanzie per la loro salute, la loro sicurezza e di ogni forma di tutela dell'ambiente (si consideri ad es. lo smaltimento irregolare di mobili e rifiuti di ogni genere).



Tale situazione determina anche criticità rilevanti in termini di concorrenza sleale a danno delle imprese che operano secondo criteri di legalità, professionalità e qualità dei servizi offerti ma anche a danno degli stessi fruitori del servizio che si affidano a operatori improvvisati, con il rischio di subire danni e furti dei loro beni, non rimborsati.

Allo scopo, quindi, di contrastare l'elevato abusivismo e garantire le necessarie tutele per le imprese che operano professionalmente, per i loro dipendenti e per i cittadini che si rivolgono ai loro servizi, si propone di rendere il trasloco fiscalmente detraibile nella stessa misura, di almeno il 50%, con la quale sono trattati sia l'acquisto di arredamenti che la ristrutturazione degli immobili.

Così, oltre ai benefici illustrati, l'emersione dell'enorme sommerso potrebbe addirittura generare un saldo positivo per la fiscalità generale, analogamente a quanto registrato nel settore edilizio con le misure destinate alla detraibilità del 50% delle spese.

### 3.2 ANAV



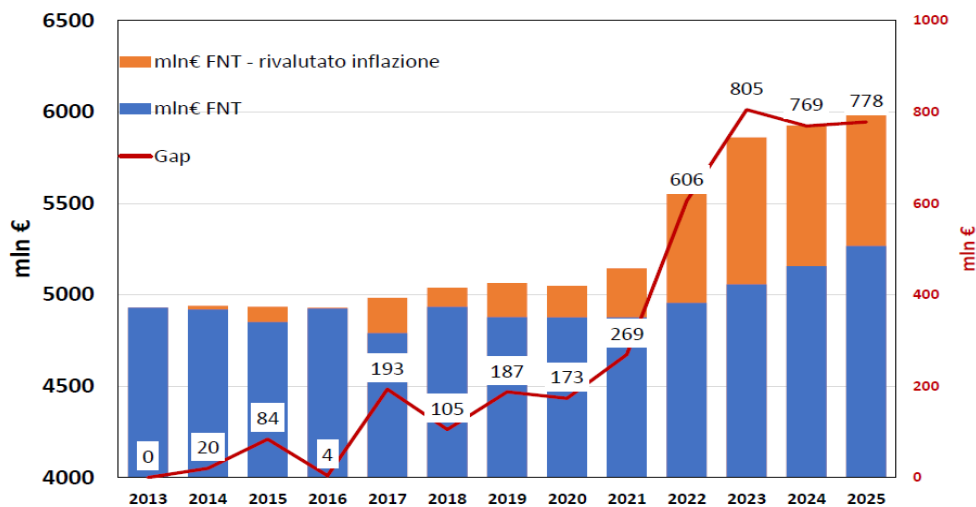
ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) rappresenta le imprese di trasporto di persone con autobus: servizi di trasporto pubblico locale, autolinee commerciali in ambito locale, nazionale e internazionale, city sightseeing, servizi di noleggio autobus con conducente in tutti i diversi segmenti, dal trasporto scolastico, ai viaggi di istruzione, al trasporto maestranze, di società sportive, ecc.

Sin dalla sua costituzione nel 1944 l'ANAV rappresenta in seno a Confindustria, e anche in Federtrasporto e Federturismo, gli interessi della categoria e delle oltre 600 imprese associate, con oltre 30.000 addetti. ANAV è parte stipulante dei due ccnl di settore del sistema confederale: il ccnl degli autoferrotranvieri e il ccnl del noleggio autobus con conducente.

Si elencano di seguito gli interventi ritenuti prioritari per il trasporto di persone con autobus nei comparti del trasporto pubblico locale e regionale e del trasporto commerciale con autobus.

### 3) TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**Fondo nazionale TPL – adeguamento inflattivo e criteri di riparto:** dalla sua istituzione, nel 2013, a oggi il Fondo nazionale TPL ha mantenuto una dotazione annuale sostanzialmente invariata sino al 2021. Con la legge di bilancio 2022 è stato previsto un incremento di 100 mln € nel 2022, 200 mln € nel 2023, 300 mln nel 2024 e 395 mln € annui a decorrere dal 2025, per un incremento a regime dell'8% circa. Nel medesimo arco di tempo l'inflazione si è mantenuta stabilmente bassa ma crescente fino al 2021 ed è esplosa nell'ultimo triennio, con la crisi energetica tuttora in atto. Il valore cumulato dell'inflazione dal 2013 a oggi è del 21% circa.



Dotazione FNT e inflazione - "Prospettive per il TPL", Politecnico di Milano - maggio 2024

Si ritiene quindi prioritario l'incremento della dotazione annuale del Fondo nazionale TPL, attraverso un meccanismo automatico di adeguamento all'inflazione.

**In particolare, per garantire il recupero dell'inflazione pregressa e l'adeguamento all'inflazione programmata 2024, occorre incrementare la dotazione annua del 2025 e degli anni successivi del FNT per almeno 800 mln di euro da destinare in via prioritaria all'adeguamento dei corrispettivi di servizio.**

**In questo contesto, si colloca la piattaforma delle Organizzazioni sindacali di rinnovo del ccnl autoferrotranvieri, scaduto lo scorso 31 dicembre, che contiene una richiesta di aumento delle retribuzioni in misura del 18%, quantificabile per il settore in un ulteriore costo annuo a regime di circa 900 mln di euro.**

**Occorrono, inoltre, specifici interventi finanziari per le Autonomie a Statuto speciale che non partecipano al FNT.**

Tutte le predette evidenze, come noto, sono contenute nel documento **"Finanziamento del trasporto pubblico locale e regionale - Questioni prioritarie"** approvato dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e trasmesso al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture in data 24 novembre 2023.

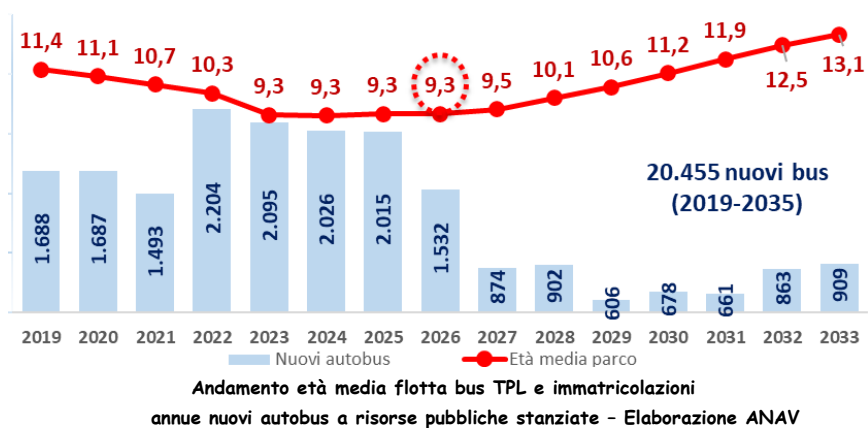
Per quanto concerne i **criteri di riparto del FNT**, l'art. 17 del D.L. n. 104/2023 ha previsto la ripartizione della quota del fondo basata sui costi standard considerando il complesso dei servizi eserciti in ciascuna Regione (non solo la quota finanziata dal Fondo) e l'introduzione di un criterio transitorio per gli anni 2023 e 2024.

**Fermo restando la necessaria garanzia di un'assegnazione minima di risorse a ciascuna regione non inferiore a quella del 2020, è in ogni caso indispensabile calibrare i criteri di riparto per il 2025 e per gli anni successivi evitando che si**

**verifichino perdite di risorse per le diverse Regioni tra un esercizio finanziario e il precedente, con inevitabili ripercussioni sui servizi offerti.**

**Ammodernamento parco autobus TPL e transizione alle alimentazioni alternative:** a decorrere dal 2019 lo Stato ha come noto messo in campo, tramite diversi canali di finanziamento, risorse strutturali per sostenere il rinnovo del parco autobus TPL, l'abbattimento dell'elevata età media, e la transizione alle alimentazioni alternative. **L'80% delle risorse stanziata finanzia esclusivamente bus ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto che presentano costi unitari e di realizzazione molto elevati.**

Le risorse messe in campo dallo Stato, per quanto rilevanti, non consentono di raggiungere l'obiettivo di abbattimento dell'età media attuale del parco autobus TPL (circa 10,3 anni a settembre 2022) e di portarla ai livelli dei paesi europei più virtuosi (7,5 anni), considerando i costi oggi ancora sensibilmente maggiori degli autobus ad alimentazione alternativa e la necessità di realizzare le infrastrutture di supporto. L'età media del parco autobus potrebbe essere ridotta di soli due anni al 2026 e ricomincerebbe a crescere rapidamente dopo il periodo di vigenza del PNRR.



Oggettivamente mancano oggi le condizioni tecnologiche e infrastrutturali per l'utilizzazione di autobus elettrici e a idrogeno in ambito extraurbano/interurbano (autonomia insufficiente delle batterie, tempi necessari alla realizzazione di una rete adeguata di alimentazione/distribuzione, capacità limitata dei costruttori di autobus, ecc.), mentre l'implementazione in ambito extraurbano e interurbano dell'alimentazione a metano (CNG e ancor più LNG) sconta la mancanza di una rete di distribuzione sufficiente, che andrebbe realizzata in maniera diffusa sul territorio con tempistiche non compatibili rispetto a quelle stabilite dai piani di finanziamento.

La transizione verso le alimentazioni pulite nel sistema di trasporto pubblico e di mobilità collettiva, quindi, non può che essere graduale e da portare avanti secondo il principio di neutralità tecnologica.

**In questo senso occorre quindi rimodulare il PSNMS – in sede di aggiornamento quinquennale dei piani d’investimento, ex art. 8 DPCM 17 aprile 2019 (quinquenni 2024-2028 e 2029-2033) – contemplando il finanziamento anche di autobus ad alimentazione tradizionale/ibrida di ultima generazione.**

Ciò anche in considerazione del rapido sviluppo e del rilievo crescente assunto dai carburanti innovativi da matrice biogenica, come l’HVO, che possono essere utilizzati anche per autobus a motorizzazione termica tradizionale di ultima generazione, e che garantiscono un ulteriore importante abbattimento delle emissioni climalteranti. Tale possibilità accelererebbe i tempi di sostituzione dei bus più anziani con benefici ambientali importanti sia diretti (abbattimento di emissioni degli autobus) sia indiretti, favorendo lo shift modale dalla mobilità motorizzata privata.

#### 4) TRASPORTO COMMERCIALE CON AUTOBUS

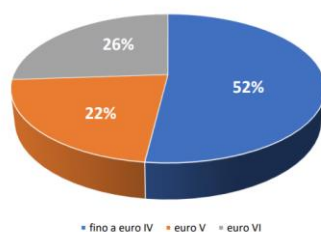
**Ammodernamento del parco autobus:** il segmento del trasporto commerciale con autobus non soggetto a obblighi di servizio pubblico - che svolge un ruolo di fondamentale importanza nel sistema di mobilità collettiva e per la movimentazione dei flussi turistici - si avvale di un **parco veicolare di oltre 30.000 autobus ancora oggi composto per circa il 47% da autobus di classe ambientale inferiore a euro V.**

Le condizioni avverse degli ultimi anni, segnati dall’emergenza pandemica e dalla crisi energetica e inflazionistica seguita al conflitto in Ucraina, hanno fortemente rallentato gli investimenti che solo nel 2023 - grazie al co-finanziamento dell’acquisto di circa 1.200 autobus assicurato dai 50 milioni di euro stanziati dal DM 15 luglio 2022, n. 222 – hanno registrato un apprezzabile tendenza al rialzo.

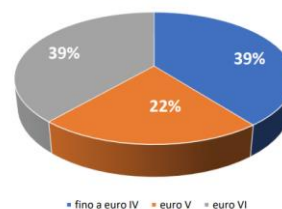
**Considerata la rilevanza del settore anche per la promozione di un efficiente sistema di trasporti intermodale, risulta di prioritaria importanza l’adozione di un piano strutturato pluriennale di sostegno al rinnovo del parco autobus del settore.**

Si può stimare che un eventuale stanziamento di risorse per il rinnovo del parco autobus di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027 avrebbe l’effetto di incentivare l’acquisto di circa 3.600 autobus contribuendo alla sostituzione di quasi 24% dei mezzi a gasolio di classe ambientale fino a euro IV (12% del parco nazionale attuale).

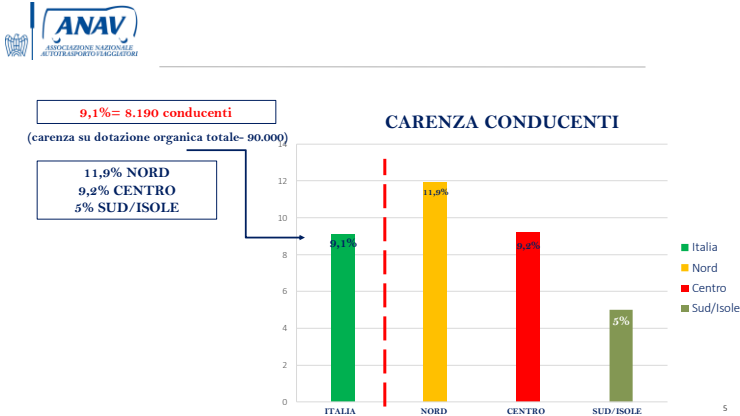
Riparto attuale parco autobus per classi euro



Riparto parco autobus per classi euro post rinnovo



## 5) CARENZA CONDUCENTI DI AUTOBUS



[\*Rapporto ANAV "Carenza autisti" Novembre 2023]

Union (IRU) nel 2026 la carenza di autisti professionali potrebbe crescere del 60% rispetto ai livelli del 2021 in assenza di opportune e tempestive politiche di contrasto. In Italia, per il settore del trasporto passeggeri, nel 2023 si è registrata una carenza stimabile intorno alle 8.000 unità e le stime per il 2024 sono di segno fortemente negativo con criticità marcate soprattutto nelle regioni del Nord Italia. La vulnerabilità del settore a questo fenomeno è dovuta certamente a problemi sistemici e di lungo termine, ma la carenza è alimentata sia da una, ormai pacifica, esigenza di ridurre il divario "scuola-lavoro", abbassando il limite minimo anagrafico di accesso alla professione, sia dagli elevati costi di conseguimento dei titoli abilitativi (patente D/E e CQC).

A questo proposito, l'attuale processo di revisione del codice della strada ha accolto tale esigenza così come il meccanismo normativo di virtuoso incentivo previsto dal DL Infrastrutture del 2021. Tuttavia, si tratta di meccanismi che necessitano, per la loro efficacia, di un altrettanto virtuoso sistema di *matching* tra imprese e candidati, senza tralasciare l'opportunità che venga armonizzato il riconoscimento delle qualificazioni professionali rilasciate dai Paesi terzi.

**In quest'ottica è necessario che si corregga il meccanismo di riconoscimento del Bonus Patenti con modalità a favore delle imprese del trasporto professionale e sia effettivamente finalizzato alle assunzioni presso le aziende del settore.**

Il fenomeno della carenza di autisti ha assunto dimensioni rilevanti e impone di individuare quanto prima soluzioni adeguate al fine di scongiurare la paralisi della erogazione dei servizi di trasporto pubblico collettivo con conseguente penalizzazione della valenza sociale, economica e sostenibile di tali servizi. Secondo le analisi dell'International Road

### 3.3 ASSAEROPORTI



#### Il ruolo del cargo aereo nel settore della logistica

##### Premessa

Il sistema della logistica e dei trasporti rappresenta un fattore abilitante per la competitività delle imprese e per lo sviluppo dell'economia nazionale.

Tra le diverse modalità di trasporto delle merci, il cargo aereo ha dimostrato, anche durante la delicata fase pandemica, la propria resilienza e le proprie potenzialità di crescita.

Va inoltre evidenziata la propensione del cargo aereo a trasportare beni di lusso: basti pensare che, a fronte di una quota dello 0,5% dei volumi di merce che ogni anno viaggia da e per l'Italia, si registra una quota di oltre il 20% in termini di valore<sup>1</sup>.

Insostituibile, inoltre, il ruolo del cargo aereo nel trasporto di beni deperibili, tra cui le eccellenze del *made in Italy*.

Nel cargo aereo, tuttavia, l'Italia sconta un *gap* significativo rispetto ai principali *peer*, occupando, nel 2023, l'ottavo posto in Europa per volumi di merce trasportata, con una quota pari al 5,2% dei volumi complessivi, contro il 22,6% della Germania, il 14,3% del Regno Unito e il 10,2% della Francia<sup>2</sup>.

Tra le cause di questo ritardo vi è l'assenza di un sistema intermodale integrato ed evoluto, basato su dotazioni infrastrutturali, tecnologiche e digitali adeguate.

Come sottolineato anche nell'ambito del Tavolo Tecnico avviato da codesto Spett.le Ministero per definizione del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, occorre concretizzare le potenzialità di sviluppo di questo settore, con la consapevolezza che un sistema intermodale e logistico integrato e digitale favorisce non solo l'accesso ai mercati esteri per le nostre imprese in termini di export ma può qualificare l'Italia come *hub* di ingresso per l'Europa dai mercati extracomunitari.

Nel rinviare agli eventuali commenti che la scrivente Associazione formulerà sulla nuova bozza di Piano Nazionale degli Aeroporti di prossima finalizzazione da parte di codesto Spett.le Ministero, desideriamo richiamare l'attenzione sull'**esigenza di assicurare che gli aeroporti** – che, come noto, non hanno ad oggi beneficiato di alcuna risorsa del PNRR – **possano accedere ai fondi che presto verranno messi a disposizione nell'ambito dell'Investimento 2.1 – Intervento 3 dell'obiettivo M3C2 del PNRR, relativo alla Digitalizzazione della catena logistica.**

---

<sup>1</sup> Banca d'Italia, "Indagine sui trasporti internazionali di merci", 2021.

<sup>2</sup> ACI Europe data 2023.

Trattasi di una importante opportunità da cogliere, per accelerare la **trasformazione digitale dei processi cargo negli aeroporti italiani**, attraverso soluzioni innovative volte ad efficientare il sistema logistico nazionale, riducendone al contempo l'impatto ambientale.

### **Contesto di riferimento**

Tra i progetti più innovativi di sviluppo digitale in chiave smart che riguardano il cargo aereo vi è l'ecosistema digitale "*Malpensa Smart City delle Merci*", una piattaforma informatica di interscambio dati costituita da una rete di servizi *ICT-based*, accessibile da tutti i soggetti della filiera cargo operanti sullo scalo attraverso i propri sistemi IT. Tale piattaforma consente agli operatori di utilizzare, integrare e condividere, nel ciclo di trattamento delle merci aeree in arrivo e in partenza sullo scalo, le informazioni di rispettivo interesse.

Nello specifico, i servizi offerti consentono di scambiare dati<sup>3</sup>, tracciare gli stati principali del trattamento delle spedizioni in arrivo e in partenza (passo fondamentale per giungere ad un monitoraggio in tempo reale) e fornire informazioni utili per gli operatori della filiera, ottimizzando i tempi di accettazione e scarico delle merci e rendendo più efficienti i processi e le modalità di gestione delle spedizioni.

\* \* \*

Partendo dal progetto "*Malpensa Smart City delle Merci*" è possibile sviluppare un **framework operativo avente natura "scalabile" e modulare, da replicare negli altri scali del Paese con vocazione cargo.**

### **Proposta di progetto "Smart City delle Merci Avio"**

Il progetto "Smart City delle Merci Avio" consiste nella realizzazione di un **ecosistema digitale dell'intero comparto air cargo**, integrato con una serie di moduli e funzionalità applicative, da implementare in tutto o in parte in ragione delle caratteristiche del singolo scalo, quali:

- **Fast Transfer Doganale**, che consente di automatizzare la procedura di trasferimento delle merci depositate presso i magazzini di temporanea custodia aeroportuali (cd. "magazzini interni") verso quelli situati fuori dal sedime (cd. "magazzini esterni"), al fine di potervi effettuare le successive operazioni di sdoganamento;
- **Smart Truck**, l'app che permette all'autotrasportatore di segnalare l'avanzamento del processo di accettazione e scarico presso i magazzini cargo;
- **Smart Move**, l'applicativo desktop per la gestione del processo di scambio merci tra handler cargo e handler rampa e di task management per l'utilizzo del materiale rotabile per il trasporto delle merci da/per gli aeromobili;

---

<sup>3</sup> Per favorire l'interoperabilità esistono procedure operative valide per tutti gli aderenti all'ecosistema.

- **Smart Unload**, l'app per la prenotazione e gestione degli slot di scarico merce in export a disposizione degli handler cargo operanti sullo scalo;
- **Smart Clearance**, il sistema informativo di validazione del cargo manifest da parte dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) prima dell'arrivo del volo.

**La Smart City delle Merci Avio** include le seguenti funzionalità:

- l'invio digitale di alcuni dei dati indispensabili per le operazioni aeroportuali contenuti nella lettera di vettura (step "L1");
- l'invio dei dati relativi alla merce in partenza potrà essere arricchito con la trasmissione delle informazioni relative al carico del mezzo di trasporto utilizzato per la consegna in aeroporto (step "L2");
- la prenotazione del servizio di scarico presso il magazzino aeroportuale riducendo drasticamente i tempi di attesa (step "L3" corrispondente all'app "Smart Unload");
- il tracciamento delle fasi principali del trattamento delle spedizioni in arrivo e in partenza, per una maggiore trasparenza sullo stato della merce in aeroporto.

L'ecosistema è progettato per garantire la massima sicurezza e riservatezza dei dati gestiti e consente la loro consultazione solo da parte degli operatori autorizzati. L'accesso al sistema richiede infatti l'utilizzo di specifiche credenziali, mentre la sicurezza dei dati è assicurata dai più aggiornati standard di trasmissione e di connessione al sistema *core*.

Il progetto proposto è rispondente alle previsioni di cui al **Regolamento (UE) 2020/1056, garantendo l'interoperabilità con l'eFTI gateway Italia**, e attuabile, con gli opportuni adeguamenti in ragione delle caratteristiche dello scalo, in tutti gli aeroporti cargo italiani, in linea con gli obiettivi M3C2 del PNRR.

Come illustrato nella parte introduttiva, il progetto qui proposto è già in corso di realizzazione presso l'aeroporto di Malpensa, principale scalo cargo del Paese, anche grazie al supporto ricevuto nell'ambito del progetto europeo Fenix (sito pilota IT2: *The Italian Rhine Alpine – Dynamic Synchromodal Logistics*). Le evidenze finora raccolte nelle fasi di sviluppo e di test a Malpensa confermano elementi di compatibilità e integrazione del progetto presso altri scali aeroportuali nazionali.

### **Risultati attesi**

Il progetto proposto apporta benefici per tutti gli attori della filiera (agenti merci, *ground handler, carrier*, ADM, gestori aeroportuali, ecc.), consentendo di:

- ridurre le possibilità di errore nel trasferimento dei dati;
- rendere più efficienti le operazioni di carico e scarico delle merci in aeroporto;

- conoscere in tempo reale una serie di informazioni relative allo stato di trattamento della merce e alla sua disponibilità;
- ottimizzare gran parte dei processi di accettazione in aeroporto;
- ridurre il quantitativo di documenti cartacei da gestire e i dati da inserire manualmente per la produzione dei manifesti merci in partenza (riducendo il rischio di errori ed evitando duplicazioni di input);
- consultare in tempo reale i dati di tracciamento del flusso delle spedizioni.

### **Stima investimenti previsti**

Analisi funzionale e sviluppo ecosistema e app integrate (investimento in capo alle società di gestione aeroportuale): tra €9,5mln e €13,5mln, di cui:

- €2mln presso lo scalo di Malpensa (progetto già in fase di realizzazione), di cui €1,5mln rientranti nel progetto europeo Fenix (finanziati al 50% dai fondi comunitari) e il restante €500k ad oggi interamente a carico della società di gestione;
- €1mln per evoluzione adattamento del sistema attualmente in uso a Malpensa;
- tra €5mln e €9mln presso gli altri scali cargo italiani (stima preliminare, in ragione del grado di adesione al progetto da parte degli aeroporti italiani): tale investimento è da intendere come complessivo su due anni e include lo sviluppo e i progetti a corollario;
- €1,5mln per adattamento ed evoluzione sistemi software gestionali, sviluppi informatici, training (investimento in capo agli operatori cargo, come *freight forwarders*, *agenti doganali*, *handler off-airport*, autotrasportatori).

### **Tempistiche di realizzazione**

Realizzazione dell'intervento entro giugno 26

### **Riferimenti normativi**

- Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, Regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci.

### 3.4 ANFIA



#### PROPOSTE DELLA FILIERA SUL TRASPORTO MERCI

**Rinnovo parco circolante autotrasporto:** adozione di piano straordinario per il rinnovo del parco circolante di veicoli (tutte le tecnologie) e rimorchi (tutte le categorie), per consentire alle imprese di autotrasporto di efficientare i loro servizi e al sistema paese di ridurre di circa il 50% le emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto merci su gomma.

- **DM incentivi autotrasporto 2024:** Prevedere una **premieria per chi rottama veicoli Euro 0-I-II-III** e acquista un veicolo nuovo. L'incentivo unitario dovrà essere maggiore per le aziende che investono in alimentazioni alternative;
- **Incentivi elevata sostenibilità:** il limite di contributo a 700.000 per azienda deve essere considerato annuale così come da sempre avviene per i decreti investimenti. Considerare il limite come unico fino al 2026 penalizza fortemente le imprese che investono in tecnologie a basse emissioni;
- **Sicurezza:** incrementare la frequenza delle revisioni obbligatorie per veicoli e rimorchi di classe Euro 0-I-II-III.

**Sostenibilità d'esercizio per flotte GNL:** Al fine di accelerare la transizione energetica del settore trasporto merci, valorizzando l'utilizzo della tecnologia di trazione alternativa a gas naturale liquefatto, anche in ottica e di sviluppo dei consumi nelle componenti bio, proponiamo di replicare la misura del credito d'imposta sull'acquisto di GNL a favore delle imprese di autotrasporto che utilizzano mezzi ad elevata sostenibilità nella loro flotta, che renda meno gravosi i costi di esercizio complessivi.

**Omologazione e Circolazione nazionale dei complessi veicolari a 18 mt:** Manca approvazione regolamento di attuazione da quasi due anni.

**Urge aggiornare il Regolamento di attuazione al CdS** (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) all'articolo 216, comma 1 adeguandolo alle nuove disposizioni dell'articolo 61 del codice che consente la circolazione in ambito nazionale dei complessi veicolari fino a 18,75 mt.

Come dimostrato dai risultati del «Progetto 18» il veicolo allungato di 1,5 mt consente di ampliare il carico<sup>4</sup> mantenendo la stessa massa complessiva, riducendo i viaggi e il numero

---

<sup>4</sup> I convogli a 18mt non sono in alcun modo dei concorrenti del trasporto ferroviario, trasportano tre pallet in più di merce che viaggerebbe in ogni caso su gomma.

di veicoli che circolano per le strade, con i conseguenti impatti positivi sia per la sicurezza stradale che per la decarbonizzazione del settore trasporti.

## PROPOSTE DELLA FILIERA SU TEMI DI COMPETENZA DEL MIT

### Trasporto pubblico locale:

- **PNSMS: concludere la rendicontazione del primo quinquennio e valutare risultati**, così da avviare rapidamente i finanziamenti del **secondo quinquennio** e prevedere la **finanziabilità degli autobus ibridi (HEV) per l'extraurbano**;
- **Repower ad idrogeno per autobus**: Si auspica una celere pubblicazione del Decreto che definisce le modalità tecniche per la sostituzione del motore tradizionale con motore ad idrogeno.

### Trasporto privato:

- **Guida autonoma e connessa**: rapida attuazione della Delega prevista dal Ddl Riforma del Codice della Strada (art. 35, comma 4, lett. p). Fondamentale la **costituzione di un «Tavolo tecnico»** con l'obiettivo di definire rapidamente le modifiche normativo/regolamentari necessarie per consentire l'omologazione e la circolazione dei veicoli con sistemi di guida automatizzata di livello 2+ e superiori, per adeguarsi a quanto già fatto da Francia, Germania e UK.

### Problematiche Motorizzazioni:

- Le imprese della filiera automotive italiana sono da anni fortemente impattate dai ritardi delle attività di omologazione derivanti dalla carenza di personale delle motorizzazioni.

Se non si prendono rapidi provvedimenti (anche eventuale apertura ai privati di tali attività), il **rischio** che si paventa all'amministrazione è che **le imprese italiane dismettano completamente le attività di omologazione in Italia** per farle in altri Stati Membri dell'UE.

### 3.5 ANITA



#### 1. Permeabilità dei valichi alpini

##### **Piano di emergenza sulla mobilità transalpina**

L'Italia dovrebbe farsi promotrice presso la Commissione UE dell'istituzione di un tavolo di lavoro con i Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi e del suo specifico Protocollo di attuazione nell'ambito dei trasporti, per mettere a punto **un piano di emergenza per la mobilità delle merci nella regione delle Alpi** che riguardi il trasporto sia ferroviario sia stradale.

Si propone di definire un piano di emergenza sulla mobilità transalpina che possa essere attivato con un certo automatismo al verificarsi di talune condizioni di difficoltà nei collegamenti tra i Paesi di confine, indicando un sistema di misure e percorsi alternativi teso a garantire la fluidità dei flussi. Per dimensionare i flussi di mezzi pesanti che attraversano l'arco alpino e che sarebbero oggetto di deviazione su percorsi alternativi ad eventuali blocchi emergenziali su uno dei passaggi principali, è necessario conoscere l'origine e la destinazione dei mezzi e la tipologia di merci che attraversano l'intero arco alpino.

Attualmente l'unico modo per dimensionare i suddetti flussi è **l'indagine CAFT, che l'Italia non ha mai condotto e che dovrebbe avviare con urgenza**, già nel 2024, agganciandosi alle analoghe iniziative degli altri Paesi europei come Svizzera e Austria.

##### **Brennero**

Permane la necessità e l'urgenza di ricorrere alla Corte di Giustizia europea per ottenere la disapplicazione definitiva delle limitazioni al transito dei veicoli pesanti, imposte in modo unilaterale dal Tirolo, lungo l'Asse del Brennero.

Il transito al Brennero diventerà ancora più complicato a causa delle nuove limitazioni austriache, che sono state annunciate a partire dal 1° gennaio 2025, in relazione alla messa in sicurezza del Ponte Lueg e della costruzione di un nuovo viadotto che dovrebbe veder luce non prima di tre anni.

Occorre rappresentare a Bruxelles l'esigenza di un coordinamento tra gli Stati membri che preceda l'introduzione di provvedimenti nazionali su arterie di trasporto fondamentali nella circolazione internazionale delle merci, come nel caso delle nuove limitazioni sul Ponte Lueg lungo l'Asse del Brennero, parte del Corridoio Scan-Med.

Contestualmente a qualunque misura limitativa della capacità di circolazione dei mezzi pesanti al Brennero, occorre sospendere il divieto notturno sulla A12 e la maggiorazione del pedaggio notturno sulla A13.

## **2. Decarbonizzazione del trasporto pesante**

### **Piano di rinnovo straordinario del parco veicoli industriali e rimorchi**

Si propone l'adozione di un Piano straordinario per il rinnovo del parco circolante in conto terzi (veicoli e rimorchi) con uno stanziamento importante, per consentire al Paese di ridurre significativamente le emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti del trasporto merci su gomma, di migliorare la sicurezza stradale, di sostenere le imprese dell'autotrasporto nell'efficientamento dei servizi offerti e nel raggiungimento di una maggiore competitività a livello europeo.

Il Piano di rinnovo dovrebbe incentivare gli investimenti delle imprese in veicoli pesanti più green, sposando il principio della neutralità tecnologica, visto che la decarbonizzazione del settore ha necessariamente bisogno di ricorrere ad un mix energetico.

### **Costi di esercizio delle imprese di autotrasporto e logistica per la decarbonizzazione**

Il Piano di rinnovo straordinario del parco dovrebbe essere accompagnato da un piano di misure dedicate alla sostenibilità economica e ambientale del servizio di trasporto merci.

Andrebbero previste risorse per sostenere le maggiori spese sostenute dalle imprese per l'acquisto di carburanti alternativi (GNL, HVO, Biogas).

Andrebbero anche previste misure premiali per le imprese che utilizzano veicoli di trasporto a minore impatto ambientale e disincentivi che colpiscano invece l'utilizzo dei veicoli più inquinanti.

Andrebbero previste risorse per l'installazione di infrastrutture di ricarica nelle aree private, non accessibili a terzi, per assicurare una ottimale gestione delle flotte e degli autisti.

### **Sperimentazione dell'EMS**

Si propone l'avvio anche in Italia di una sperimentazione degli EMS – combinazione modulare dei veicoli che possono raggiungere una lunghezza fino a 25,25 mt e un peso fino alle 60 ton – così come è avvenuto nel resto d'Europa, con alcuni Paesi che ormai utilizzano sul proprio territorio tale configurazione in regime ordinario.

Questi veicoli dovranno circolare solamente su strade idonee per dimensione e a tale scopo autorizzate. Si dovrà quindi individuare una rete autostradale idonea alla circolazione degli EMS, sulla base di un'attenta analisi infrastrutturale, che metta in collegamento alcune realtà: porti, aree logistiche, centri intermodali, interporti e zone industriali.

Gli EMS migliorerebbero notevolmente l'impatto ambientale delle attività di trasporto merci su strada e ridurrebbero l'intasamento dell'infrastruttura stradale senza determinare una maggiore usura della stessa, rimanendo il peso sugli assi inalterato, consentendo guadagni di efficienza, produttività, competitività.

Gli EMS possono favorire lo sviluppo dell'intermodalità poiché consentono di trasportare, con una sola combinazione di veicoli, due casse mobili o un semirimorchio più una cassa mobile.

### **Attuazione del P18**

Occorre aggiornare il regolamento di attuazione al Codice della Strada (DPR 16 dicembre 1992, n. 495) all'articolo 216, comma 1, per adeguarlo alle nuove previsioni dell'art. 61 del Codice che autorizza la circolazione in ambito nazionale dei complessi veicolari fino a 18,75 mt.

Le sperimentazioni condotte hanno dimostrato gli impatti positivi in termini ambientali e della sicurezza stradale, riducendosi il numero dei viaggi e il numero dei veicoli in circolazione.

### **Intermodalità**

Esiste ancora un significativo divario competitivo del trasporto intermodale rispetto al tutto strada, che rende inefficiente il sistema logistico, che si manifesta soprattutto in termini di maggiori costi operativi e inferiori prestazioni infrastrutturali e che necessita di adeguate e tempestive misure di intervento per poter essere colmato.

Il trasporto intermodale ha dunque urgente bisogno di una rinnovata attenzione da parte delle politiche pubbliche, europee e nazionali. Occorre in particolare:

- **Prevedere uno stanziamento stabile e potenziato a 100 milioni euro annui del Ferrobonus nazionale fino al 2026**, anno in cui termina il regime di autorizzazione dell'incentivo
- **Prevedere, a partire dal 2027 e almeno fino al 2032, il mantenimento del Ferrobonus con uno stanziamento strutturale e adeguato di almeno 100 milioni di euro all'anno, e un nuovo strumento di sostegno che incentivi la domanda dei servizi intermodali terrestri** attraverso l'attribuzione esclusiva di un contributo alle imprese che decidono di mettere la merce sulla ferrovia, in alternativa al tutto strada, con un meccanismo semplificato di erogazione.

### **ETS2**

L'entrata in vigore dell'ETS2 nel trasporto stradale preoccupa le imprese di autotrasporto per i costi indiretti che subiranno dalla tassazione dei carburanti fossili, tuttora largamente prevalenti e utilizzati dal settore, che determinerà un aumento della spesa per l'acquisto dei carburanti.

Anche l'applicazione dell'ETS2 nel trasporto marittimo ha determinato dei costi indiretti per le imprese di autotrasporto che utilizzano la nave a causa dei forti rincari dei noli marittimi che sono stati praticati dalle società di navigazione. Questi rincari hanno reso più costose le operazioni di trasporto intermodale, colpendo in particolare le imprese che operano nei collegamenti con le isole, dove non c'è un'alternativa al trasporto marittimo.

In sede di **recepimento della direttiva ETS2** è fondamentale assicurare che i proventi delle aste **siano reinvestiti nel settore e che una parte di essi vengano assegnati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, competente per favorire la decarbonizzazione del nostro settore**, affinché possano essere **allocati** per:

- interventi finalizzati al **rinnovo delle flotte** incentivando **sia i veicoli a emissioni zero sia soprattutto i veicoli a basse emissioni** così da **garantire il rispetto del principio di neutralità tecnologica**
- **incentivi per** favorire l'utilizzo di **carburanti alternativi** (bio carburanti)
- **incentivi per** lo sviluppo dell'**intermodalità terrestre, con particolare riferimento al trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia**
- **i collegamenti con le Isole siano esonerati dal sistema ETS**, nel rispetto del principio costituzionale della continuità territoriale e per non compromettere la tenuta delle imprese e delle economie di tali Regioni.

### 3. Transizione digitale del trasporto e della logistica

Gli investimenti nella digitalizzazione sono indispensabili per conseguire maggiori livelli di efficienza, semplificazione, integrazione dei processi tra i diversi attori della catena logistica. Le risorse del PNRR rappresentano un'occasione unica per accompagnare le imprese nella messa a terra di progettualità che parlano di collaborazione, tracciabilità, ottimizzazione e interoperabilità.

È importante **che il bando LogIN in fase di predisposizione individui le tipologie di progettualità e di beneficiari** che possa determinare un cambio di passo e dunque una profonda innovazione del settore.

**Le imprese di autotrasporto merci e logistica devono figurare tra i beneficiari prevalenti** dei finanziamenti del Bando **in quanto anelli fondamentali della supply chain e soggetti indispensabili nella creazione di un sistema integrato della mobilità delle merci.**

È importante che **non ci siano preclusioni nell'accesso ai finanziamenti** sulla base della classe dimensionale d'impresa, **includendo tra i beneficiari sia le PMI sia le Grandi Imprese.**

Occorre sostenere gli investimenti nelle **piattaforme tecnologiche e nelle progettualità che efficientano le imprese e le integrano nella filiera come i:**

- Progetti volti alla creazione di **sistemi collaborativi** che possano favorire l'utilizzo del **trasporto intermodale per le diverse tipologie di merci, inclusi i rifiuti.**
- **Progetti per favorire la connessione tra i nodi logistici** (porti, aeroporti, interporti e terminal ferroviari) e i rispettivi utenti nell'ottica di migliorarne l'accessibilità, la fruizione dei servizi, le soste per il carico/scarico delle merci.
- **Progetti di innovazione basati sull'applicazione di intelligenza artificiale** per la gestione delle flotte, per la gestione della merce in magazzino, per la gestione predittiva dei flussi di merce, per l'ottimizzazione dei viaggi (riduzione viaggi a vuoto, ottimizzazione del consumo di carburante, riduzione periodi di sosta, ...).
- Progetti **per la tracciabilità (Track & Trace) di veicoli, unità di carico, spedizioni in generale.**
- Progetti volti alla **protezione da attacchi informatici e alla messa in sicurezza** degli scambi di flussi informativi tra i diversi attori della catena logistica

- Progetti per la **digitalizzazione** delle procedure relative **alla gestione dei documenti (a partire dalla eCMR), dei flussi, del magazzino, delle flotte, nonché dei servizi e dispositivi ad essi connessi.**
- Progetti per le **attività di formazione** dei dipendenti delle imprese che investono nella digitalizzazione e nell'innovazione tecnologica.
- Progetti per l'**interfacciamento** dei sistemi IT in uso presso le imprese con la piattaforma PNL, tenendo conto che tali sistemi presentano un diverso grado di avanzamento tecnologico e di complessità.

#### **4. Motorizzazione**

Da anni, le imprese del settore subiscono i disagi operativi che derivano da problematiche di funzionamento degli Uffici della Motorizzazione, soprattutto legate alle carenze di personale che in essi persistono e che causano significativi ritardi nello svolgimento delle attività di omologazione e di revisione dei veicoli.

Per superare questa forte criticità, anche nell'ottica di una semplificazione dell'attività amministrativa a beneficio degli operatori economici, si propone di:

- Esternalizzare attività quali revisioni e omologazioni mantenendo una attività di controllo su tali operazioni svolte da terzi
- Dematerializzare i documenti di circolazione (carte di circolazione e patenti di guida)
- Consentire alle imprese di poter operare direttamente sulla piattaforma del REN noleggi, e più in geniale per ogni operazione di motorizzazione (immatricolazioni, revisioni, ecc.)
- Consentire la formazione a distanza dei corsi CQC in modalità sincrona e la registrazione del corso per le opportune verifiche sull'espletamento dell'attività formativa, ciò anche per consentire di formare personale viaggiante extra Ue nei Paesi di provenienza.

#### **5. Carenza manodopera**

##### **Creare percorsi di formazione dedicati**

Si propone di integrare i percorsi formativi all'interno degli istituti tecnici, prevedendo indirizzi specifici per gli aspiranti conducenti e gli addetti alla logistica. Con gli ITS infatti non si riesce a soddisfare la domanda di tali profili professionali poiché in essi vengono formate figure intermedie e non di base.

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

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

### **Favorire l'assunzione di lavoratori non comunitari**

Per soddisfare la domanda di autisti esistente, occorre prevedere nel “Decreto Flussi” una quota di lavoratori non comunitari in possesso di patenti C o CE da destinare **esclusivamente all'autotrasporto merci per conto terzi**.

Sempre nel Decreto Flussi, permane una problematica tecnica da risolvere con urgenza in merito alla Carta di Qualificazione del Conducente che il lavoratore non comunitario deve dimostrare di possedere per esercitare la professione di autista sulla base di una norma dell'UE. Finché tale problematica non sarà risolta, le imprese di autotrasporto possono assumere come autisti i lavoratori non comunitari, il cui ingresso è autorizzato nel Decreto Flussi, ma non possono utilizzarli se non dopo che gli stessi abbiano preso in Italia la CQC.

**Si propone dunque di intervenire in ambito europeo per consentire il rapido riconoscimento delle CQC rilasciate da Paesi non UE.**

## **6. Reverse charge**

Sono sempre più frequenti verifiche fiscali condotte dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate, poi sfociate in accertamenti a carico dei committenti, la maggior parte dei quali imprese di rilevanti dimensioni nei settori della logistica e dei trasporti, le quali, nel contestare la legittimità dei contratti di appalto di servizi (in quanto celerebbero somministrazione di manodopera) disconoscono la detrazione dell'IVA esposta nelle fatture ricevute, in alcuni casi anche la deduzione del costo ai fini Ires e Irap, in ogni caso irrogando pesanti sanzioni proporzionali sia ai fini dell'IVA che delle imposte dirette.

Le argomentazioni utilizzate dalle autorità ruotano essenzialmente attorno ad una supposta “inesistenza giuridica” dei contratti che renderebbero inesistenti anche le fatture relative a tali contratti nonostante si riferiscano a prestazioni rese da “persone reali” sulla cui esistenza nessuno ovviamente può dubitare.

A questo si accompagnano sempre uno o più procedimenti penali connessi sempre all'inesistenza delle fatture ma a volte anche a fattispecie fallimentari o di illecita somministrazione di manodopera.

Tipicamente verifiche e indagini originano dal fatto che a monte si realizzano indebite compensazioni o mancati versamenti di IVA da parte di cooperative, consorzi, società rispetto ai quali il committente non ha alcun potere di controllo.

Di qui la volontà e l'urgenza di cercare una soluzione legislativa che, così come per il settore edile, preveda l'applicazione del sistema del reverse charge alle prestazioni di servizi, compresa la prestazione di manodopera, rese nel settore della logistica, per arginare le frodi nel settore e al tempo stesso consentire ai committenti il controllo del processo e garantire i corretti adempimenti fiscali.

Per perseguire quindi in modo efficace l'obiettivo del contrasto alla evasione fiscale va prevista l'applicazione del meccanismo del reverse charge interno alle prestazioni di appalto rese:

- a) da imprese che esercitano in via prevalente l'attività di facchinaggio e movimentazione di merci;**

**b) a favore di imprese che esercitano l'attività di prestazione di servizi di logistica**

**7. Esclusione dal pagamento della TARI per piazzali e depositi logistici**

Vanno eliminati gli oneri che attualmente gravano sulle imprese relativamente al pagamento della TARI per quanto riguarda i piazzali e i depositi logistici, come ad esempio quelli relativi a autoveicoli nuovi e usati (senza accesso al pubblico).

Come avviene per le aree operative direttamente connesse con gli stabilimenti produttivi delle imprese industriali e artigiane, vanno esclusi i piazzali e i depositi dall'applicazione della TARI. È evidente che anche nelle aree connesse alle imprese di autotrasporto e di logistica non si producono rifiuti assoggettabili a tassazione.

**8. Trasporti eccezionali**

Si propone di:

- Rivedere le linee guida sui trasporti eccezionali che non risultano attuabili da parte degli addetti ai lavori e, se dovessero entrare in vigore, creerebbero il blocco delle attività per le imprese che operano nel settore.
- Individuare rapidamente i principali corridoi sui quali potranno viaggiare in totale sicurezza i convogli che superano i limiti di massa e che sono caratterizzati da almeno un pezzo indivisibile.

Contestualmente occorre lavorare sulle **tratte non fisse**, semplificando il sistema di rilascio delle autorizzazioni periodiche per una maggiore velocizzazione dei tempi di rilascio dei titoli a beneficio di interi comparti industriali interessati ai lavori infrastrutturali di ammodernamento delle strade e autostrade italiane che necessitano di lavori non più rinviabili.

### 3.6 UNEM



Unem rappresenta le principali imprese che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio, della distribuzione e vendita di carburanti, derivanti dal petrolio e/o da materie prime rinnovabili, nonché le aziende attive nella ricerca e sviluppo di nuove soluzioni low carbon per la mobilità.

Attualmente, in Italia oltre il 92% del fabbisogno energetico nei trasporti è assicurato da prodotti petroliferi, miscelati con quote crescenti di low carbon fuels – cd LCF - (biocarburanti).

Le raffinerie, unitamente ai depositi - in particolare costieri - e alla rete distributiva, assicurano giornalmente la distribuzione di oltre 120 milioni di litri di carburanti, concorrendo significativamente alla sicurezza energetica del Paese.

L'intero settore, con oltre 150 mila occupati ed un fatturato di 100 miliardi di euro l'anno, è ora impegnato in una graduale trasformazione verso la produzione, lo stoccaggio, la distribuzione e la vendita di carburanti low carbon continuando ad assicurare al contempo un approvvigionamento continuativo ed efficiente del mercato.

La decarbonizzazione dei fuels, sulla base delle nuove discipline comunitarie del pacchetto Fit for 55, interessa tutte le modalità di trasporto ovvero non solo quello stradale ma anche quello marittimo e aereo.

Per consentire al settore di rimanere efficiente e di realizzare gli investimenti richiesti per una trasformazione essenziale per il processo di decarbonizzazione è necessario intervenire assicurando una razionale applicazione delle misure comunitarie e la modifica di quelle che, limitando arbitrariamente le tecnologie abilitate a conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione, penalizzano le filiere nazionali.

In relazione alle materie di diretto interesse:

#### **Trasporto aereo** – Attuazione Regolamento ReFuelsUE Aviation

Ai fornitori di carburanti per aviazione, rappresentati da Unem, è richiesto di assicurare quote crescenti (2% nel 2025) di Sustainable Aviation Fuels (SAF) nelle forniture di jet fuels nei principali aeroporti unionali. Prodotti che concorreranno anche a soddisfare gli obblighi ETS dei vettori aerei. Unem ha avviato un costruttivo tavolo di confronto con ENAC, è ora importante:

- acquisire rapidamente dalla UE indicazioni chiare sull'attuazione del Regolamento così da fornire gli operatori un quadro certo sulle modalità attuative, considerando che i nuovi obblighi decorreranno dal 2025;
- facilitare gli eventuali investimenti della logistica per la fornitura di tali prodotti, anche assicurando continuità nella gestione dei depositi di carburanti aeroportuali;

- promuovere la produzione nazionale dei SAF, sia con nuovi impianti dedicati sia in co-processing, nelle raffinerie esistenti.

### **Trasporto marittimo** - Attuazione Regolamento ReFuelsUE Maritime - Ruolo della logistica costiera nell'approvvigionamento del Paese

Oggi i prodotti petroliferi/low carbon rappresentano circa il 35% delle merci complessivamente movimentate nei porti, verso le raffinerie e i depositi costieri, consentendo l'approvvigionamento di fuels non solo per il trasporto marittimo ma anche per le altre modalità di trasporto.

Per la decarbonizzazione del trasporto marittimo agli armatori è richiesto, a partire dal 2025, l'utilizzo di quote crescenti di prodotti rinnovabili per i propri approvvigionamenti. Prodotti che concorreranno anche a soddisfare gli obblighi ETS degli armatori.

Le Aziende associate ad Unem, anche se non direttamente obbligate, sono impegnate per produrre e distribuire nei principali porti tali fuels, la cui carenza renderebbe meno competitivi i nostri porti.

E' quindi importante che:

- venga valorizzata la logistica costiera esistente, senza pregiudicare l'attuale operatività;
- vengano sostenuti e favoriti gli investimenti per adeguare la logistica dei porti alla distribuzione dei nuovi prodotti (in particolare per il GNL) ma anche ai nuovi prodotti liquidi;
- venga promossa la definizione di livelli di miscele «standard» di prodotti marini fossili con i biocarburanti, per favorire economie di scala nelle forniture, limitando le criticità di natura logistica e l'impatto sui costi.

### **Trasporto stradale**

#### **A livello comunitario** - Regolamenti emissioni CO2 veicoli leggeri e pesanti

Occorre perseverare nelle iniziative assunte per la revisione delle normative sui limiti alle emissioni di CO2 per auto e mezzi pesanti, anche in occasione delle programmate revisioni della regolamentazione. Le recenti normative comunitarie dirette a regolamentare i limiti alle emissioni di CO2 di auto e mezzi pesanti non riconoscono il ruolo dei LCF nella decarbonizzazione dei trasporti stradali. Gli investitori nel settore dei combustibili rinnovabili operano in quadro normativo disabilitante che esclude infatti tali tecnologie. Ciò non solo compromette la possibilità di produrre LCF per decarbonizzare il trasporto stradale su strada, ma limita gli investimenti necessari per accelerare l'espansione dei combustibili rinnovabili nei settori dell'aviazione e del trasporto marittimo, con il forte rischio che gli obiettivi ambientali dell'UE non vengano raggiunti.

Occorre quindi attivarsi per rivedere la disposizione che prevede il phase out dei motori a combustione interna dal 2035, prevedendo un corretto calcolo delle emissioni sul ciclo di vita del prodotto (cd LCA).

Parallelamente occorre lavorare per un allargamento della definizione di veicoli alimentati con "carbon neutral fuels", per ricomprendere non solo i carburanti sintetici ma anche i

biofuels e i carburanti a bassa emissione di CO<sub>2</sub> derivanti da processi di waste-to-oil di economia circolare.

#### **A livello nazionale** – Promozione domanda low carbon fuels

Nonostante le aziende produttrici e distributrici si siano attivate per assicurare un'offerta ampia e diffusa di biocarburanti, la domanda, soprattutto nel loro utilizzo in purezza, continua ad essere limitata. Appare quindi necessario introdurre prontamente una serie di misure di stimolo all'utilizzo di tali fuels, quali:

- a) valorizzare il potenziale delle **flotte delle Pubbliche Amministrazioni e del Trasporto collettivo** per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, introducendo misure che vincolino e/o incentivino le Pubbliche Amministrazioni all'utilizzo di LCF nelle proprie flotte. La misura consentirebbe di promuovere da subito la decarbonizzazione del parco esistente della PA e del TPL, senza dover ricorrere all'acquisto di nuovi mezzi, determinando al contempo un volano alla diffusione di tali prodotti;
- b) promuovere il loro utilizzo per le imprese di autotrasporto estendendo la disciplina di cui all'articolo 48 comma 1bis, lettera a) del DL 34/2019, convertito con Legge n. 58/2019, per includere nel regime dei **Certificati Bianchi** anche i progetti che prevedano l'utilizzo di biocarburanti liquidi sostenibili in purezza per il trasporto;
- c) introdurre misure per la **defiscalizzazione dei low carbon fuels** in base alla loro impronta carbonica, anticipando gli effetti della revisione più organica della fiscalità energetica delineata in ambito europeo con la revisione della Energy Taxation Directive (ETD, 2003/96/EC). Peraltro, l'attuale delega del Governo in materia fiscale consente di intervenire agendo sulla revisione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi a favore dei Sussidi Ambientalmente Favorevoli;
- d) favorire la diffusione dell'informazione sull'utilizzo di tali carburanti anche a beneficio del consumatore non professionale, mettendo a disposizione dello stesso una **Piattaforma pubblica aggiornata dalla Motorizzazione**, grazie al supporto delle case costruttrici dei veicoli e delle loro rappresentanze, in cui verificare se il proprio mezzo sia idoneo ad essere alimentato con biocarburanti in purezza;

#### **Rete distributiva carburanti nei sedimi autostradali**

La rete distributiva di carburanti sulle autostrade ha ridotto negli ultimi 20 anni i volumi dei carburanti venduti del 70-80% con gravi ripercussioni sulla qualità del servizio reso, sull'efficienza delle gestioni e sui prezzi al pubblico dei carburanti.

E' stato recentemente pubblicato il decreto del MIT, di concerto con il MASE, di approvazione del "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali", su cui a gennaio 2023 era già intervenuta l'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART – Delibere 1/2023 e 130/2022).

Unem si rende disponibile per fornire al Ministero il proprio supporto tecnico per la ricerca convergenze tra le disposizioni contenute nei provvedimenti emanati con l'**obiettivo** di definire modalità di affidamento chiare, coerenti e razionali, volte ad assicurare l'efficienza e la sostenibilità, anche economica, degli affidamenti.

**In linea generale** si evidenzia, inoltre, la necessità di:

- a) **non intervenire sulla fiscalità** dei prodotti destinati al **trasporto marittimo e aereo**, come invece ipotizzato nella revisione della ETD, date le gravi conseguenze



che tali aggravii avrebbero sulla competitività non solo di questi settori, centrali per il trasporto di merci e persone, ma dell'intero Paese;

- b) **adeguare e allineare la tassonomia** per abilitare gli investimenti sui low carbon fuels e per mantenere efficienti gli impianti di raffinazione durante il processo di conversione verso la produzione dei LCF, così come del resto previsto dal recente PNIEC;
- c) **costituire un fondo**, anche alimentato da una parte dell'accisa come tassa di scopo e limitato nel tempo, **per supportare gli investimenti** necessari alla conversione totale o parziale delle raffinerie e dei depositi. Si evidenzia come le recenti iniziative di sostegno economico alla transizione (e.g. Industry 5.0) escludano il settore della raffinazione che ha invece necessità di investimenti per una profonda trasformazione;
- d) rivedere, semplificando, le norme ambientali per quanto concerne **il riutilizzo dei siti industriali dismessi** per produzione di energie rinnovabili così da facilitare processi di razionalizzazione e conversione industriale;
- e) **avviare un tavolo per guidare il processo** di evoluzione delle raffinerie e dei depositi in distretti industriali o la loro riconversione verso poli logistici e/o intermodali, nonché per la razionalizzazione di quelli che non avranno le potenzialità per trasformarsi.

### 3.7 ASSOGASLIQUIDI



#### PRIORITA' FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI

Nella presente nota si riportano le priorità di Federchimica-Assogasliquidi in materia di trasporti, infrastruttura e logistica relativamente ai settori dei gas liquefatti GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto).

In primo luogo, va evidenziato che entrambi i prodotti sono considerati carburanti alternativi ai sensi del Regolamento AFIR sullo sviluppo delle infrastrutture di tali prodotti, sia per la fase di transizione sia per il lungo periodo in relazione all'implementazione in corso delle produzioni di origine bio e rinnovabile.

In questo senso, di seguito si riportano i temi di priorità per garantire uno sviluppo dei due comparti:

- Piena valorizzazione delle infrastrutture di importazione, stoccaggio e distribuzione di entrambi i prodotti GPL e GNL (depositi costieri ed interni, siti di produzione, punti vendita di distribuzione) in quanto già pronte e disponibili ad accogliere le molecole di origine bio e rinnovabili (bioGPL, bioGNL, Dimetiletere rinnovabile) da utilizzare in miscela o in purezza con le composizioni tradizionali
- Sostegno all'ulteriore sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento del GNL per garantirne l'utilizzo come carburante per il settore del trasporto pesante, marittimo e negli utilizzi nelle reti isolate e negli impianti di tipo industriale non collegati alla rete dei metanodotti
- Forte impegno del Governo italiano per utilizzare la finestra offerta dal Regolamento comunitario sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri per rivedere il bando del motore a combustione interna posto al 2035 e abilitare l'impiego dei biocarburanti e di tutte le altre soluzioni rinnovabili indicate nella RED III
- Forte impegno del Governo italiano per far sì che nella finestra di riesame posta al 2027 nel nuovo Regolamento comunitario sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, sia inserito il c.d. "*carbon correction factor*" che consentirebbe di valorizzare l'impiego dei biocarburanti e di considerare le riduzioni di anidride carbonica che i biocarburanti stessi (e quindi anche il bioGNL destinato all'alimentazione dei mezzi per l'autotrasporto) assicurano nel loro intero ciclo di vita

- Introdurre già con la prossima legge di bilancio un credito di imposta strutturale per le spese connesse all'acquisto del carburante GNL/BioGNL da parte dell'impresa di autotrasporto
- Rivedere e semplificare le procedure di accesso agli incentivi per l'acquisto di mezzi pesanti alimentati a GNL e garantire la premialità in termini di importi incentivati per la scelta da parte dell'impresa dell'autotrasporto a favore di un investimento in mezzi ad elevata sostenibilità ambientale come quelli alimentati a GNL/bioGNL rispetto a quelli alimentati con carburanti tradizionali
- Esentare dal pagamento della tassa automobilistica (bollo) i veicoli pesanti alimentati a GNL, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni (vd., ad esempio, la Regione Liguria)
- Attenzionare in modo particolare il tema della fiscalità energetica: l'attuale bozza di direttiva ETD nell'attuale formulazione penalizza fortemente il settore del gas che invece – nelle sue forme sia tradizionale che rinnovabile e bio – rappresenta la più concreta alternativa alle soluzioni più impattanti; particolare attenzione dovrà essere data al dossier per evitare che venga eliminata l'esenzione dall'accisa per i carburanti (specie se alternativi) destinati alla navigazione
- Disporre in tempi rapidi di procedure tecniche ed autorizzative omogenee in tutti i porti per il rilascio delle autorizzazioni per l'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio di GNL e di bioGNL sia tramite autobotte (Truck to Ship) sia tramite nave/bettolina (Ship to ship), prendendo come base la Guida tecnica diffusa nel 2021 dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco
- Definire in tempi brevi i quadri strategici previsti dal nuovo Regolamento AFIR per i settori dell'autotrasporto e del marittimo
- Superare le difficoltà negli iter autorizzativi e – laddove necessario e nel rispetto del cronoprogramma finanziario – rivedere i cronoprogrammi operativi per giungere alla completa realizzazione dei progetti di infrastrutture di GNL assegnatari dei fondi del PNC.