



# **LE OPPORTUNITA' DEL #RECOVERYFUND PER LA LOGISTICA**

Ottobre 2020



## Think Tank della Logistica

Il Think Tank della Logistica (TTL) è un progetto promosso da Ebilog (ente bilaterale del settore) e coordinato dal Freight Leaders Council, che chiama a raccolta le migliori risorse del trasporto e della logistica, sia in termini scientifici, sia imprenditoriali, allo scopo di **esaminare e affrontare costruttivamente le sfide che attendono il settore.**

Il presente documento raccoglie e sintetizza le riflessioni, originate dall'analisi dei progetti del Recovery Fund, che i principali stakeholder della Logistica hanno voluto condividere con gli altri partecipanti al TTL. Poiché molti degli spunti offerti dal presente documento sono contenuti in documenti già presentati dai rispettivi promotori nelle apposite sedi istituzionali, il TTL resta a disposizione degli interessati per fornire informazioni più dettagliate in merito a ciascuno di questi.

### **Partecipanti al TTL - settembre 2020**

**Veronica Aneris** (Transport & Environment); **Andrea Appetecchia** (Isfort); **Oliviero Baccelli** (Certet - Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo - Università Bocconi ); **Licia Balboni** (Federmetano); **Sergio Barbarino** (Procter&Gamble); **Andrea Bardi** (ITL – Istituto sui Trasporti e la Logistica); **Nicola Bassi** (Uirnet); **Francesco Benevolo** (RAM); **Donatella Berna** (Istat); **Andrea Boitani** (Università Cattolica di Milano); **Sergio Bologna** (esperto indipendente); **Emanuel Bonanni** (Assopostale); **Bernardo Cammarata** (Assoespressi); **Andrea Cappa** (Asea); **Carlo Carminucci** (Isfort); **Federica Ceccato** (Terminali Italia); **Pierluigi Coppola** (Politecnico di Milano); **Vanna Coslovich** (Autorità Portuale di Trieste); **Domenico Crocco** (PIARC); **Sergio Curi** (Centro studi Fedespedi); **Zeno D'Agostino** (Autorità Portuale di Trieste); **Alfredo D'Ascoli** (Fedit); **Francois Daher** (Assologistica); **Lucia De Donato** (Trasportounito Fiap); **Michele De Rose** (CGIL); **Giuseppina Della Pepa** (Anita); **Marcello Di Caterina** (ALIS); **Pierluigi Di Palma** (Centro Studi Demetra); **Maurizio Diamante** (CISL); **Anna Donati** (Kyoto Club); **Claudio Donati** (Assotir); **Franco Fenoglio** (Italscania); **Alessandro Ferrari** (Assiterminal); **Federico Fiaschi** (AICAI); **Francesca Fiorini** (ALIS); **Antonello Fontanili** (Uniontrasporti); **Damiano Frosi** (Osservatorio della Contract Logistics - Politecnico di Milano); **Ermanno Giamberini** (Confetra Campania); **Andrea Giuricin** (Università di Milano - Bicocca); **Alessandro Gori** (Centro Studi Confetra); **Lorenzo Gradi** (Fise); **Matteo Ignaccolo** (Aiit - Associazione Italiana Ingegneria del Traffico e dei Trasporti); **Olga Landolfi** (TTS Italia); **Luca Lanini** (Università Cattolica di Piacenza); **Stefano Lenzi** (WWF); **Maurizio Longo** (Trasportounito Fiap); **Andrea Manfron** (Conftrasporto); **Riccardo Mangiaracina** (Osservatorio e-commerce - Politecnico di Milano); **Nereo Marcucci** (Confetra); **Cristina Marolda** (esperta indipendente); **Fabio Marrocco** (Confetra); **Vittorio Marzano** (Università Federico II di Napoli); **Roberto Mastrangelo** (ANAS); **Marco Mazzarino** (Università IAUV di Venezia); **Federica Montaresi** (Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale); **Enrico Musso** (CIELI - Università di Genova); **Marco Odone** (UILtrasporti); **Mauro Pacella** (Assoferr); **Alessandro Panaro** (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno); **Guido Perboli** (Politecnico di Torino); **Alessandro Peron** (Fiap); **Andrea Poggio** (Legambiente); **Mosè Renzi** (UIR); **Giuseppe Rizzi** (Fercargo); **Massimiliano Schiraldi** (Università di Roma Tor Vergata); **Luca Sisto** (Confitarma); **Marco Spinedi** (Interporto di Bologna); **Pietro Spirito** (Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno centrale); **Paolo Starace** (UNRAE); **Daniele Testi** (SOS Logistica); **Fabrizia Vigo** (Anfia); **Edoardo Zanchini** (Legambiente); **Stefano Zunarelli** (Università di Bologna).

#### *DISCLAIMER*

*Attenzione: i contenuti di questo documento non rappresentano necessariamente le posizioni dei singoli partecipanti al TTL, ma piuttosto ne costituiscono una sintesi ragionata e ponderata attraverso il contributo e la revisione apportata dal TTL stesso.*



## Indicazione sull'obiettivo primario del Recovery Fund

*Il Piano deve essere articolato attraverso le sue linee di sviluppo – quella di maggiore interesse per il TTL è senza dubbio “infrastrutture per la mobilità sostenibile” - su un complesso di strategie e di riforme per avviare un nuovo processo di crescita finalizzate ad una conversione ecologica e ad un'economia sostenibile. Per raggiungere tale obiettivo i progetti debbono essere differenziati fra quelli che afferiscono l'hardware del sistema (es. raccordi, strade, porti, terminali, ferrovie, tunnel, etc.) attraverso investimenti che originano cantieri da quelli sul software del sistema (es. semplificazioni, digitalizzazioni, smaterializzazione dei documenti, creazione di nuove professionalità e competenze, riqualificazione del personale, etc.) i cui investimenti stimolano la formazione continua e l'innovazione tecnologica. Il tutto sempre in una visione sistemica ed integrata del Paese: la logistica non è mai fine a se stessa, è sempre al servizio dell'industria e questo Piano deve indissolubilmente saldare la rete produttiva del nostro Paese con quella logistica, affrontando anche tematiche lasciate da parte per troppo tempo come l'incentivazione della modalità franco destino per l'industria.*

## Osservazioni di carattere generale

- I fondi in arrivo dal Recovery Plan-Next Generation UE rappresentano un'opportunità importante per poter finalmente intervenire, in nome dell'innovazione e della sostenibilità, sul gap infrastrutturale che da molti anni penalizza il nostro Paese. Tuttavia, in mancanza di un PGTL, per selezionare i progetti meritevoli di investimento, è necessario costruire una cornice chiara di riferimento, che consenta di effettuare una valutazione organica.
- Dal punto di vista delle infrastrutture, sono stati inseriti nell'elenco molti progetti "storici", mentre uno dei requisiti fondamentali del NGEU è quello di indicare progetti che abbiano un livello progettuale sufficiente rispetto ai tempi medi di attuazione in relazione alla dimensione del progetto, che non abbiano già riscontrato problemi di attuazione e di cui si siano approfonditi il livello di impatto economico e le ricadute sul PIL.
- Nelle Linee Guida del Piano di Ripresa e Resilienza sarebbe importante adottare una chiara metodologia di valutazione ambientale. Esse presentano, nei contenuti, una insufficiente ambizione per gli obiettivi sul clima e per la salvaguardia ambientale.
- L'obiettivo, presentato dalle Linee Guida e dai Progetti del Recovery Fund, di voler investire con forza sulla transizione green e digitale e sul potenziamento delle infrastrutture strategiche dovrebbe essere accompagnato da un intervento diretto a sostegno delle imprese attraverso una incisiva detassazione e una forte riduzione del costo del lavoro, garanzia di competitività sul mercato nazionale e internazionale.
- In un'ottica di ampliamento e liberalizzazione del mercato, riteniamo che i provvedimenti che dovranno entrare a far parte dal piano Next Generation EU, inclusi quelli che riguardano il settore dei trasporti e della logistica, debbano essere focalizzati



su iniziative volte ad aumentare la capacità del sistema, ovvero a favorire l'accesso al sistema stesso da parte delle imprese. Ciò significa che occorre individuare progetti che possano generare opportunità di business per gli operatori del settore, valore aggiunto e occupazione.

- Si auspica che per quanto riguarda la logistica e trasporti si guardi verso il futuro di questo Paese attraverso uno sviluppo uniforme e sostenibile, fondamentale affinché gli squilibri all'interno del Paese e tra il Paese e l'Europa non vanifichino investimenti di per se stessi positivi. Tale sviluppo dovrebbe andare a vantaggio dei cittadini e delle imprese, incentivati a adottare - con logiche premiali – visioni, soluzioni e politiche positive dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

### Osservazioni sul metodo seguito

- In merito alla metodologia utilizzata per strutturare la lista dei progetti da sottoporre al Next Generation EU, sebbene sia evidente lo sforzo fatto per puntare su iniziative green e sulla digitalizzazione, la suddivisione per Ministero/Ente delle proposte crea diverse sovrapposizioni. Ad esempio, sarebbe utile che i progetti di digitalizzazione della PA e i progetti relativi alle competenze digitali nella PA, proposti da almeno tre ministeri, venissero raccolti sotto un'unica voce.
- Collocando le numerose proposte in un quadro d'insieme che le "metta a sistema", si potrebbe desumere un ordine di priorità tra i progetti; in particolare per i trasporti, dove vengono proposte varie iniziative, senza avere considerato, o esplicitato, gli interventi di infrastruttura logica necessari ad attuare qualunque azione di policy (integrazione e standardizzazione delle basi di dati presenti).
- L'elenco di progetti è molto ricco, ma risulta difficile leggerne finalità e obiettivi in un'ottica di coerenza complessiva, mancano specifiche analisi di fattibilità così come una visione complessiva e sistemica degli interventi.



## Indicazioni di carattere generale sul Piano

- **Rilancio della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)** garantendo il pieno utilizzo dei servizi implementati, una maggiore interconnessione con le flotte dell'autotrasporto per la gestione delle informazioni di traffico e dei documenti elettronici, nonché l'interoperabilità della PLN stessa con gli ITS e le piattaforme già in uso presso le imprese di trasporto merci. Da un lato occorre ripensare l'infrastruttura tecnologica di accesso ai porti ed interporti in termini di interoperabilità più che in termini di piattaforma unica, ristrutturando il relativo rapporto tra lo Stato, Uirnet, i soggetti e gli utenti (ADSP, terminalisti, spedizionieri e autotrasportatori) agendo anche sulla digitalizzazione all'interno dei terminal.
- **Efficientamento delle procedure doganali** e di tutti i controlli cui il traffico delle merci è soggetto. Trascurare l'importanza della riduzione dei passaggi burocratici renderebbe vano qualunque tipo di investimento infrastrutturale e strategico.
- L'impostazione del Piano richiede riflessioni supplementari per quanto riguarda il **Mezzogiorno**, dove il contesto che si è venuto a creare a causa della pandemia dovrebbe implicare una visione strategica complessiva, evidenziando sinergie e complementarità fra i settori e quindi fra gli ambiti di competenza dei singoli Ministeri.
- **Indispensabile investire sul capitale umano**, sulle persone, con progetti di formazione tecnica, legati all'innovazione tecnologica e alla ricerca applicata, in sinergia con sedi universitarie e politecnici.
- Sul fronte **grandi opere** cross-border come Torino - Lione e Brennero, è necessario specificare quali iniziative si intende sottoporre a NGEU e quali siano già inserite in altri strumenti finanziari, quali ad esempio il programma CEF.
- **Implementare i servizi di informazione sulla mobilità multimodale** attraverso investimenti che favoriscano la digitalizzazione dei trasporti e quindi la diffusione di servizi integrati (es. MaaS).
- **Installare sulla rete di trasporto nazionale sistemi di monitoraggio dello stato delle infrastrutture** che consentano la verifica continua e in tempo reale dello stato di ammaloramento dell'infrastruttura stradale e ferroviaria (ponti viadotti, gallerie, strade ferrate, etc.), al fine di garantire una adeguata pianificazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, in modo da mitigare il rischio ed aumentare i livelli di sicurezza del sistema.
- Indifferibile una ampia azione di **smaterializzazione e tracciabilità documentale** sull'intera supply chain utilizzando strumenti in grado di attuare una "notarizzazione" dell'informazione.



- **Efficientamento delle operazioni di manovra ferroviaria** nei porti attrezzati e nei terminali al fine di ridurre gli attuali costi che, in alcuni casi, determinano limitazioni allo sviluppo dei servizi intermodali.
- Prevedere una temporanea **riduzione dei contributi socio-previdenziali a carico delle imprese che abbiano realizzato investimenti eco-sostenibili** in misura proporzionale al miglioramento delle condizioni ambientali e dell'accessibilità al porto (flusso entrata uscita merci dal terminal e/o dal porto).
- **Indispensabile individuare sistemi a rete** che partendo dall'hub portuale siano in grado di legare i terminali (identificando come terminali non quelli definiti per legge ma quelli – pubblici e privati - che di fatto svolgono quella specifica funzione) quale strumenti di organizzazione dei traffici lato terra per garantire lo scambio continuo delle merci (meno congestionamenti e maggiore capacità operativa in porto) ed al contempo connettere le infrastrutture ferroviarie per i rilanci verso destinazioni a lungo raggio.
- **Attuare una profonda azione di semplificazione nel settore marittimo** attraverso la riforma del Codice della Navigazione in modo da favorire l'operatività dei vettori marittimi, la gestione degli equipaggi, sburocratizzazione della bandiera italiana per renderla competitiva con le altre bandiere, governance unica per il mare.
- Dovrebbe essere realizzata, in forma digitale, l'**Anagrafe nazionale della gente di mare** (artt. 3 e 7 del D.P.R. 18 aprile 2006, n. 231).
- Per le navi, si dovrebbero incentivare progetti su **propulsione a LNG, propulsione elettrica** o alimentazione per mezzo di batterie, combustibili alternativi e vettori energetici, efficienza energetica.
- **Promuovere una siderurgia sostenibile** privilegiando gli elettrofori; in questo scenario il settore marittimo potrebbe dare un contributo demolendo navi e relitti ed ingombri di varia natura (scrapping e dello ship recycling) fornendo un contributo al rottame necessario per la carica degli elettrofori.
- **Promuovere le iniziative volte all'elettrificazione delle banchine**, alla rimozione degli ostacoli burocratici e tecnologico/infrastrutturali per il rifornimento di carburanti green (LNG), allo sviluppo dell'automazione delle attività portuali, alla dematerializzazione e digitalizzazione dei documenti di bordo, al PMIS (Port Management Information System) come interfaccia nave/porto, alla razionalizzazione e allo sviluppo delle piattaforme telematiche - PCS (Port Community System), AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise), SUA (sportello unico amministrativo), sviluppo delle ZES (zona economica speciale).
- **Incrementare la capacità dei porti** sia in termini di pescaggio, sia di lunghezza di banchina e attrezzare le banchine per operare lato mare e – quando possibile - lato



ferrovia (altrimenti con connessioni di primo miglio su gomma verso i terminali attrezzati per lo scambio modale) per decongestionare rapidamente il porto stesso.

- **Sulla rete ferroviaria occorrono investimenti** che consentano di aumentare la lunghezza del modulo dei treni, il peso degli stessi e in alcuni casi, superare limiti dettati da pendenze e sagoma delle gallerie al fine di favorire lo scambio modale con evidenti ricadute positive dal punto di vista ambientale e sulla congestione delle strade.
- A porti più performanti e ferrovie più efficienti dovrà essere fornita **una dotazione terminalista adeguata**. La programmazione nazionale dovrebbe creare le condizioni affinché i terminali esistenti possano aumentare la propria efficienza tramite adeguamenti di ultimo miglio atti a eliminare i colli di bottiglia. Necessario ottimizzare le fasi della manovra (allungamento modulo ed elettrificazione dei raccordi).
- **Incentivare lo sviluppo di nuovi traffici ferroviari** per particolari tipologie di merci, ad esempio quelle pericolose.
- **Per l’Autorità di sistema portuale deve essere individuato un nuovo modello di governance** che preveda una partnership pubblico privata per supportare la crescita sostenibile. In particolare, si propone una riforma che consenta di differenziare le governance tra porti gateway (che competono a livello europeo) e porti che servono esclusivamente il mercato locale. In questo scenario le funzioni dell’Autorità di sistema portuale che attengono alla regolazione debbono essere esercitate in modo separato.
- **L’aggiudicazione delle concessioni** dovrebbe avvenire in modalità univoca, secondo trasparenza e parità di trattamento al fine di rendere il mercato portuale maggiormente attrattivo per gli investitori.
- **Applicazione del modello “Genova” anche per le opere portuali** (urgenti e non), applicando direttamente il diritto dell’Unione europea nell’aggiudicazione degli appalti (direttiva 24/2014/UE) da parte delle ADSP.
- **Incentivare gli investimenti sulla base di criteri di sostenibilità e digitalizzazione nonché promozione del traffico merci sostenibile**. Si propone un tax ruling portuale temporaneo finalizzato a premiare le imprese che si impegnano maggiormente nella promozione del traffico marittimo (in quanto modalità di trasporto maggiormente eco-sostenibile), nella promozione del traffico ferroviario (favorendo gli investimenti ferroviari nonché le alleanze con i vettori ferroviari) e nella promozione degli investimenti eco-sostenibili (ad esempio elettrificazione di banchine, riconversione energetica e dell’illuminazione, etc.).
- In merito all’ intermodalità, occorrerebbe individuare **strumenti premiali allo shift modale**, intervenendo sul margine di costo aggiuntivo che penalizza l’intermodalità rispetto al trasporto su strada lungo tratte ridotte come quelle che separano le coste italiane dei centri industriali e commerciali.

- **Necessario migliorare le condizioni di lavoro del comparto dell'autotrasporto** anche in termini adeguamento delle strade e autostrade dotandole di servizi ripensati anche in chiave di sicurezza quali aree di sosta attrezzate con servizi di infomobilità e reti di rifornimento di carburanti alternativi. Questa fondamentale azione potrà contribuire a ridurre deficit professionale cui stiamo assistendo con una endemica e strutturale carenza di personale (che come conseguenza apre spazi a soluzioni non sempre trasparenti).
- **Negli aeroporti occorrono interventi importanti di efficientamento e di potenziamento per quel che concerne l'attività cargo**, implementando infrastrutture in grado di consentire e gestire la crescita dei flussi. L'e-commerce coinvolge principalmente il cargo aereo richiedendo all'aeroportualità italiana un'evoluzione in termini operativi e infrastrutturali rispetto a modelli pensati principalmente per il traffico passeggeri.
- **Creazione dell'archivio nazionale delle strade** che consentendo di conoscere e verificare il tracciato fisico delle strade, di definire quanto e dove effettuare degli investimenti e finalizzarli nei territori, monitorarne lo stato di manutenzione, gestire i flussi di traffico merci/passeggeri, verificare il percorso delle merci pericolose e dei trasporti eccezionali, prevenire l'incidentalità, agevolare i soccorsi in caso di eventi catastrofici.
- Si propone l'estensione a tutta la rete stradale nazionale e in particolare all'ambito metropolitano la validità del Decreto del 28 Febbraio 2018 sulle "Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle **soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica**" in modo da garantire continuità dei servizi V2X tra ambito extraurbano e urbano/metropolitano.
- Realizzazione di un piano nazionale per i **veicoli autonomi e il platooning**.