



LE SFIDE PER LA CRESCITA

Il futuro dei trasporti e della logistica
tra la svolta sostenibile
e nuove tasse all'orizzonte

ROMA - 25.01.2023

Conftrasporto

Piazza G.G. Belli, 2 • 00153 ROMA
Tel. 06 58300213
e-mail: segreroma@conftrasporto.it
www.conftrasporto.it



I MACRO DATI

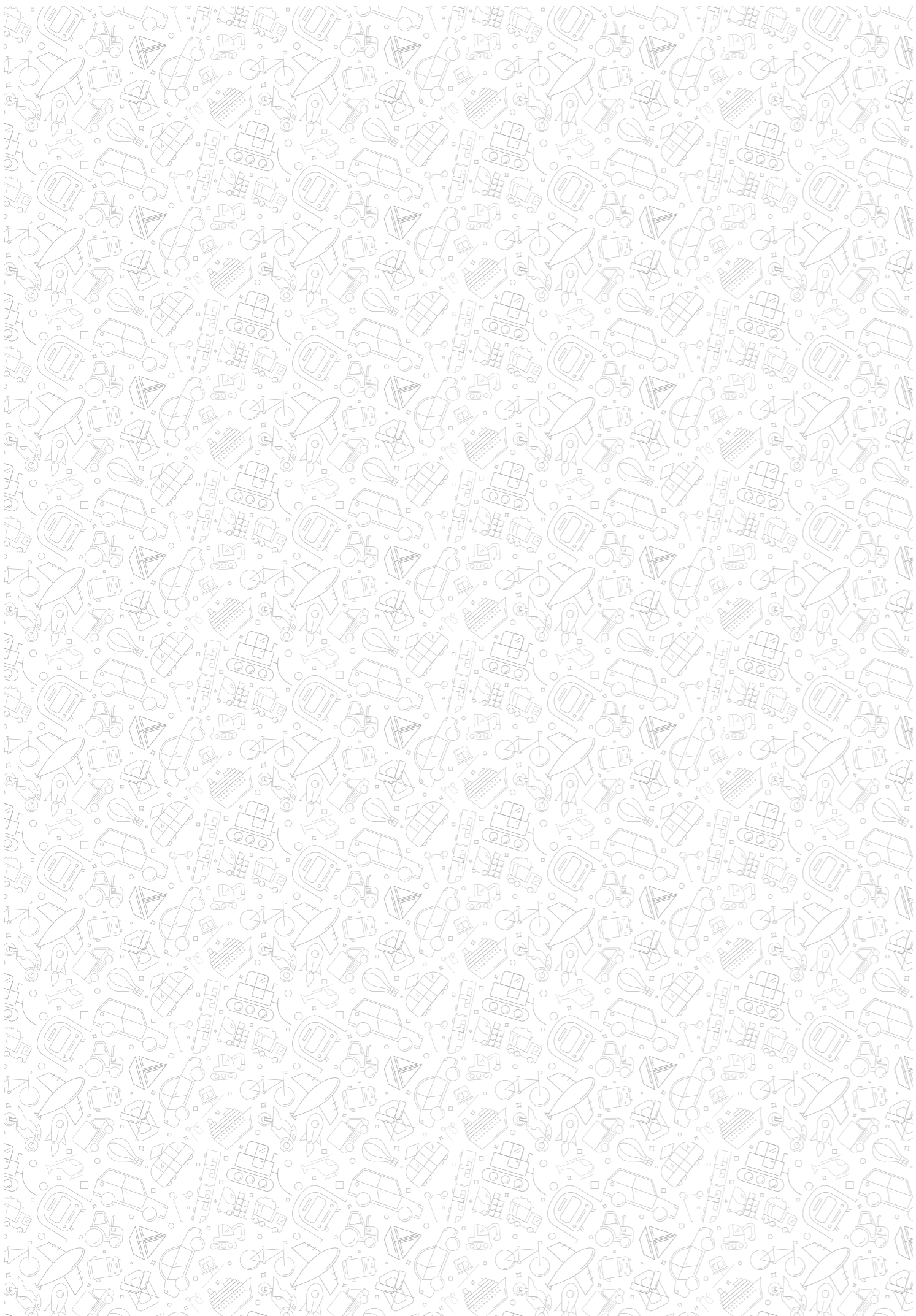
Il sistema dei trasporti e della logistica, attraverso l'integrazione dei mercati, ha diffuso i benefici della globalizzazione.

Valichi alpini e porti sono le principali vie di accesso del nostro Paese al commercio internazionale.

Attraverso il trasporto marittimo passa, infatti, circa il 60% delle nostre importazioni e circa il 50% delle nostre esportazioni, espresse in quantità.

Considerando, invece, i valori della merce trasportata, sono i valichi alpini a primeggiare, con una quota superiore al 50% delle importazioni e addirittura nell'ordine del 60% per le esportazioni.

Garantire la permeabilità dell'arco alpino e la funzionalità del sistema portuale nazionale rappresenta, quindi, una priorità assoluta per l'intero sistema economico nazionale.



LA QUESTIONE DEI VALICHI



Ogni anno attraverso il valico del Brennero transitano merci per circa 160 miliardi di euro, circa un terzo di tutto l'interscambio commerciale del Paese che passa attraverso i valichi alpini.

Dei 51 milioni di tonnellate di merce che nel corso del 2020 sono transitati lungo tale asse, il 73% si è spostato su strada.

Su tale asse strategico internazionale, parte del Corridoio prioritario europeo Scandinavo-Mediterraneo, l'Austria ha da tempo unilateralmente adottato dei pesanti divieti di circolazione, che limitano il principio della libera circolazione europea.

Oltre ai divieti generali che colpiscono i veicoli meno puliti, sono stati disposti divieti notturni e divieti settoriali, che colpiscono anche 900 mila Tir di ultima generazione (Euro 6), in assoluto i meno inquinanti.

Esenzioni sono state disposte e prorogate per tutto il 2023, a vantaggio esclusivo dei traffici locali, con evidenti effetti distorsivi sul mercato.

È bene evidenziare che si tratta di una grave penalizzazione, posto che secondo uno studio commissionato dal Parlamento Europeo, i benefici complessivi garantiti all'economia europea dalla libertà di circolazione ammonterebbero a circa 390 miliardi di euro/anno.

¹ Poutvaara, P., Contribution to Growth: Free Movement of Goods – Delivering Economic Benefits for Citizens and Businesses (Contributo alla crescita: la libera circolazione delle merci – Realizzare vantaggi economici per i cittadini e le imprese), pubblicazione a cura della Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori, dipartimento tematico Politica economica e scientifica e qualità di vita, Parlamento europeo, Lussemburgo, 2019

Si pensi che in base ad uno studio realizzato dall'Isfort, per soltanto un'ora di ritardo nell'attraversamento del valico, la nostra economia paga più di 370 milioni di euro su base annua.

L'alternativa del navettamento ferroviario non è ancora un'alternativa valida: l'attuale rete ha, infatti, forti limiti strutturali in termini di congestione e pendenze, che ne limitano il supporto all'intermodalità.

A questa criticità si aggiungono, poi, le chiusure previste per lavori di manutenzione del traforo del Bianco, attraverso cui nel 2021 sono transitati complessivamente 617 mila veicoli merci pesanti: nel periodo compreso tra il 9 gennaio e il 17 marzo per ben 20 giorni (il 30% del totale) sono disposti divieti totali notturni, per complessive 163 ore di chiusura dell'infrastruttura.

LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Porre fine all'intervento unilaterale di regolazione dei traffici da parte dell'Austria lungo l'asse del Brennero e ripristinare il principio europeo della Libertà di circolazione delle merci all'interno del territorio dell'Unione, senza discriminazioni
- › Accelerare i lavori di potenziamento infrastrutturale connessi al nuovo tunnel anche nel versante tedesco, per non ritardare la concreta disponibilità di valide soluzioni di trasporto alternative al "tuttostrada"



2 Gli impatti economici delle eventuali deroghe alla libera circolazione all'interno dei paesi Schengen: il caso dei valichi italo-austriaci, ISFORT 2016

DOGANE E PORTI



Gli adempimenti e i controlli legati al momento doganale hanno a lungo rappresentato, per l'Italia, una penalizzazione competitiva. Nella classifica "Doing Business" redatta dalla Banca Mondiale nel 2007, per valutare la facilità di partecipazione al commercio internazionale dei singoli Stati, l'Italia occupava il 110° posto. Attraverso la progressiva entrata a regime di riforme e innovazioni, il Paese ha continuamente scalato la classifica (59° posto nel 2010, 37° nel 2015), fino a raggiungerne, a partire dall'edizione 2016, la vetta insieme ad altri Paesi virtuosi. Negli ultimi anni l'Agenzia della Dogane si è fatta promotrice, con spirito di apertura e di collaborazione fattiva con gli operatori, di numerose innovazioni, come lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, lo sdoganamento a mare, i fast corridor doganali, che hanno l'obiettivo di velocizzare ulteriormente e razionalizzare i tanti controlli che le diverse Amministrazioni devono compiere nel momento doganale. Il processo di implementazione in atto del Codice Doganale dell'Unione tiene conto, in via prioritaria: degli importanti sviluppi avvenuti nel commercio e nella tecnologia, (a partire dalla crescita esponenziale del commercio elettronico), del cambiamento della "mission" delle dogane dalla semplice riscossione delle entrate alla promozione dei valori e dello stile di vita europei, della forte differenziazione esistente nei Paesi dell'Unione sul fronte dell'applicazione delle regole e delle procedure doganali.

Si tratta di una sfida ambiziosa, che obbliga ad abbandonare i vecchi modelli operativi, seguendo il cambiamento culturale legato all'innovazione, alla digitalizzazione e ai nuovi assetti geopolitici.

La reingegnerizzazione dei sistemi operativi della Dogana Italiana ha pienamente coinvolto gli operatori in questo cambiamento epocale, che terminerà secondo il programma Europea MASP solo nel 2025, con l'entrata in funzione dello sdoganamento centralizzato.

Entro il 2023 dovranno essere adeguati agli standard europei i tracciati utilizzati dagli operatori nazionali per le operazioni di esportazione e transito. Si tratta di una scadenza importante, che se non rispettata comporterebbe conseguenze disastrose per il nostro commercio estero.

D'altra parte sul fronte portuale, il 2023 si è aperto con l'insostenibile previsione di incremento dei canoni concessori di oltre il 25%, per adeguarsi alla cresciuta inflazione. La crisi energetica, quindi, dopo aver colpito una prima volta gli operatori della filiera, attraverso l'aumento dei prezzi dei carburanti, si accinge a farlo nuovamente, attraverso la leva dei canoni concessori.

Come noto, l'onerosità delle concessioni negli scali nazionali, nonostante la recente emanazione del tanto atteso Regolamento (dopo 28 anni di "attesa", ma senza alcun preventivo confronto con gli operatori), è profondamente differenziata e incrementi lineari uniformi, su contesti così variegati, non fanno altro che accrescere gli ingiustificati vantaggi e svantaggi tra i diversi operatori. Alcuni di essi, peraltro, - segnatamente quelli legati al traffico crocieristico e dei passeggeri - ancora risentono degli effetti negativi della pandemia. Il citato Regolamento, inoltre, in assenza di adeguati chiarimenti e linee guida, rischia di accrescere gli adempimenti a carico degli operatori e di generare applicazioni disomogenee tra un porto e un altro.

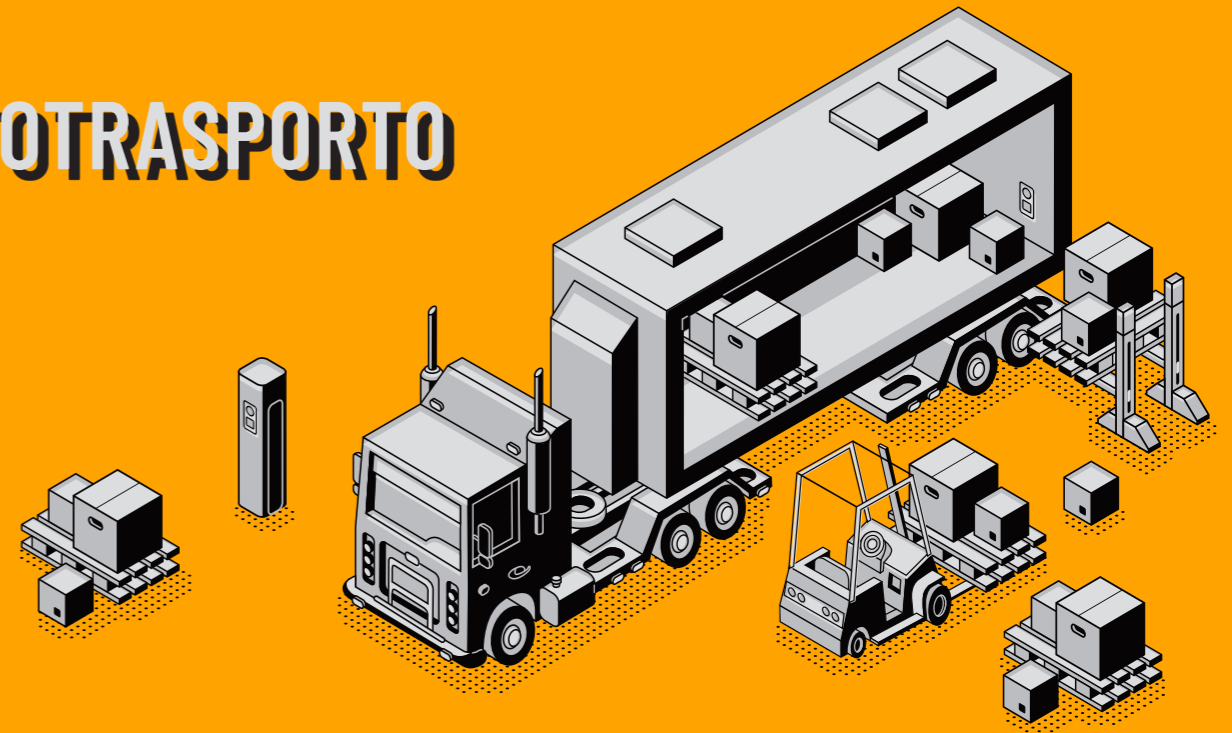
D'altra parte, in conseguenza (anzitutto) del conflitto russo-ucraino, nel 2022 le imprese terminalistiche hanno visto aumentare i costi per l'approvvigionamento energetico in alcuni casi anche del 200%. Non rientrando tale tipologia di impresa tra quelle "energivore", le misure finora adottate non hanno consentito di dare un compiuto ristoro su tale fronte.

Sugli operatori pesa anche il contributo loro richiesto per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Le imprese terminalistiche, infatti, e quelle che svolgono operazioni ad esse complementari, pur gestendo attività essenziali per il sistema-paese ma non "servizi di pubblica utilità" in senso proprio, sono destinatarie della richiesta di contributo da parte di ART. Le modifiche nel tempo apportate alla normativa pertinente hanno supportato un'evoluzione della giurisprudenza da ultimo sfavorevole a quelle imprese che hanno attivato ricorsi avverso la richiesta motivate (in estrema sintesi) dal fatto che ART ha negli ultimi anni adottato atti di regolazione anche in tema di portualità. Questo è innegabile, però proprio da quegli atti (Delibera 57/2018) si evince che gli indirizzi regolatori hanno come destinatari non gli operatori ma le AdSP (se non addirittura il MIT) in quanto competenti/responsabili della regolazione a livello di singolo porto.

LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Per rendere l'economia del mare un vero volano di sviluppo per il Paese, è essenziale che si giunga ad alcuni aggiustamenti nella governance dello Spazio Marittimo Integrato, per riuscire ad integrare con equilibrio tutte le diverse istanze settoriali connesse al mare, superando i rischi di eccessive rigidità che potrebbero discendere dal ruolo preponderante assegnato al Ministero della Cultura e al Ministero dell'Ambiente
- › In considerazione del sempre più frequente ripetersi di fenomeni meteorologici estremi, predisposizione di un Piano per la resilienza delle infrastrutture e dei porti agli impatti dei cambiamenti climatici
- › Semplificazione e velocizzazione delle attività di infrastrutturazione dei porti, con particolare riguardo alle infrastrutture di collegamento ferroviario dei porti alla rete nazionale
- › Concreta attuazione nei porti italiani dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e tempestiva realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale
- › Continuità al positivo lavoro di riforma della disciplina doganale impostato dagli uffici tecnici dell'Agenzia delle Dogane, in collaborazione con gli operatori
- › Sterilizzazione del vero e proprio colpo fatale per il sistema portuale nazionale rappresentato dal previsto adeguamento, nell'anno in corso, dei canoni concessori all'inflazione e revisione strutturale dei criteri di adeguamento
- › Concreti sviluppi per l'avviato confronto di approfondimento tecnico tra il MIT e le rappresentanze degli operatori, per individuare gli strumenti più idonei per risolvere alcune criticità del nuovo Regolamento sulle concessioni portuali
- › Intervento per ridurre gli impatti dei sovraccosti energetici sulle imprese terminalistiche nel corso del 2023, anche attraverso lo strumento del credito d'imposta e strutturale esclusione delle imprese terminaliste dall'obbligo di contribuire al finanziamento dell'ART
- › Promozione di un tavolo di confronto da parte del MIT con il Ministero del Lavoro e le rappresentanze degli operatori e dei lavoratori, per riconoscere la qualifica di lavori usuranti ad alcune figure professionali specifiche del ciclo portuale
- › Sostegni agli interventi di efficientamento energetico e ambientale degli operatori portuali, anche in considerazione del fatto, che molti interventi andando a beneficio di beni demaniali, di fatto si traducono in un oggettivo arricchimento del demanio stesso

AUTOTRASPORTO



La crisi energetica in corso continua a colpire le imprese del settore dell'autotrasporto che, in condizioni normali, destinano già il 30% dei costi aziendali alla spesa in carburanti. Intanto le nuove disposizioni del Pacchetto Europeo Fit for 55, già prevedono nuovi oneri per gli operatori che non avranno valide alternative ai carburanti fossili.

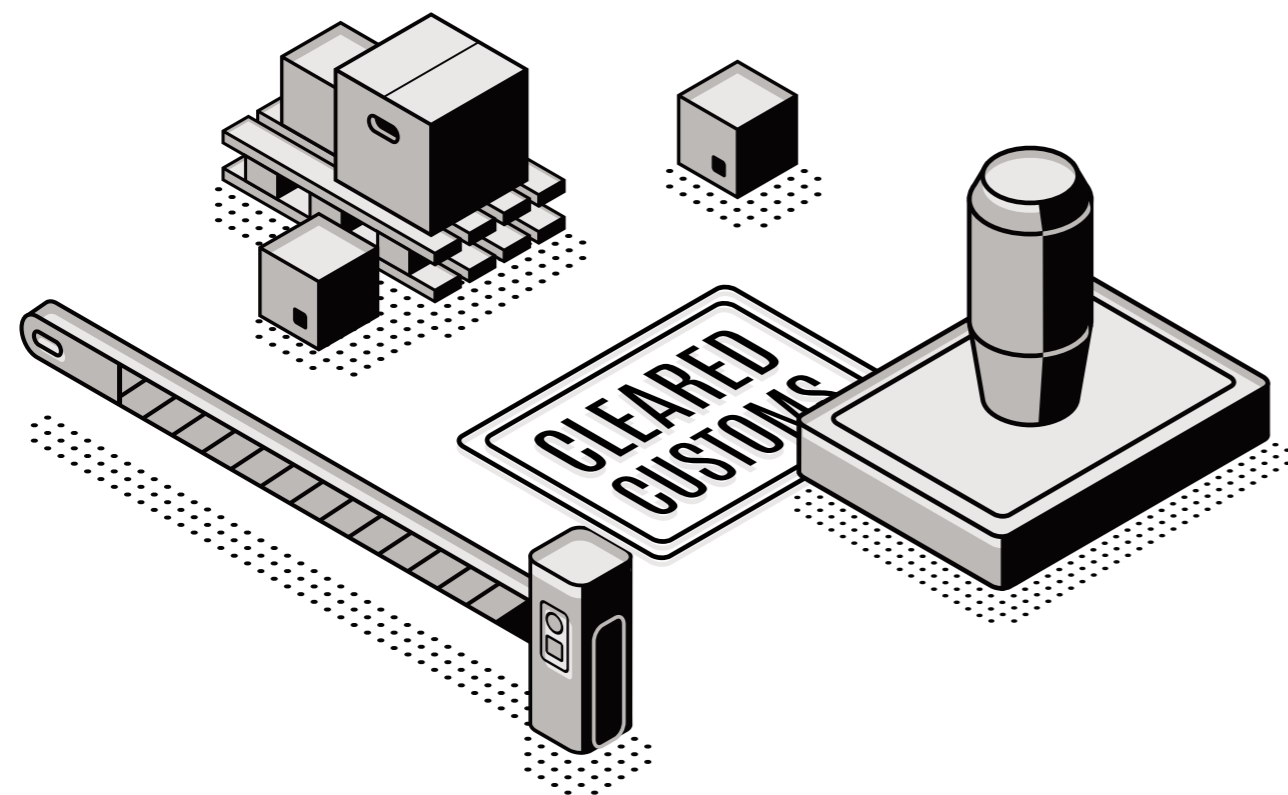
In particolare, secondo le prime stime di Confrtrasporto, l'estensione al trasporto stradale del meccanismo di contrattazione delle emissioni ETS, attraverso l'incremento dei prezzi dei carburanti, genererà un sensibile aumento dei costi operativi delle imprese. In particolare, l'aggravio dovrebbe attestarsi intorno a 1.500 euro all'anno per un furgone a gasolio, ai 6mila euro per un veicolo pesante alimentato a GNL e, addirittura, a quasi 10mila per un veicolo pesante a gasolio di ultima generazione.

In Italia, il settore del trasporto e dell'*automotive* è già eccessivamente gravato da oneri che limitano la capacità competitiva delle imprese nazionali. Secondo un recentissimo studio³, soltanto attraverso la tassazione dei carburanti il trasporto stradale è assoggettato a una carbon tax virtuale nell'ordine di 250€ per tonnellata di CO₂ prodotta, pari a circa 5 volte quanto pagato da altri settori, come l'industria, la produzione di elettricità o l'agricoltura. Inoltre, se si considerasse l'ammontare complessivo della tassazione sul trasporto stradale il costo, in termini di incassi dello Stato, per ciascuna tonnellata di CO₂ prodotta dal trasporto stradale raggiungerebbe la stratosferica soglia di 800€.

D'altra parte, con specifico riferimento ai veicoli merci pesanti, in base a una elaborazione dell'Ufficio Studi Confindustria⁴, ciascun veicolo pesante in conto terzi ogni anno attraverso le accise sul gasolio paga

³ 1° Rapporto sullo stato dei Trasporti in Italia, Bridges Research 2023

⁴ Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia, Ufficio Studi Confindustria Ottobre 2018



più di 5.000 euro in più rispetto ai costi ambientali che genera. Il problema è, quindi, non la mancanza di internalizzazione, ma l'eccesso che, per un veicolo di ultima generazione supera addirittura gli 8.500€ su base annua. Inoltre, secondo un'altra ricerca dell'Ufficio Studi Confederale, fatta elaborando i dati dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, nel passaggio dal 1991 al 2017 le emissioni dei veicoli pesanti in Italia si sono ridotte del 30%, a fronte di una riduzione complessiva delle emissioni dell'intera dell'economia del 20%, attestandosi su una quota inferiore al 5% delle emissioni totali.

Mentre la politica Europea e Nazionale era concentrata sull'obiettivo del riequilibrio modale e sul ridimensionamento della mobilità su gomma, il vero split che si è conseguito non è stato quello in favore di altre modalità di trasporto, ma a vantaggio di operatori sempre su gomma, ma stranieri.

Nella suddivisione del trasporto merci tra gomma e ferro dal 2005 ad oggi i rapporti di forza sono rimasti sostanzialmente gli stessi.

La quota modale del trasporto ferroviario in termini di tonnellate chilometro è cresciuta in 15 anni di meno del 20% passando dal 10 all'11,9% del totale. Gli incrementi più significativi sono stati conseguiti negli ultimi anni, a dimostrazione dell'efficacia di alcune misure incentivanti adottate come il ferrobonus e il cosiddetto "sconto traccia", da ultimo adottate.

Nel traffico delle merci in entrata su strada nel nostro Paese, se le imprese italiane nel 2005 erano responsabili del 35% dei trasporti, nel 2021 si sono fermate ad un misero 12% -registrando un crollo di oltre il 60% del trasporto.

Specularmente, invece, le imprese dell'Europa dell'EST (Bulgaria, Croazia, Ungheria, Rep. Ceca, Polonia, Romania, Slovacchia e Slovenia) sono passate dal 13,8% dei traffici totali in entrata in Italia del 2005 a ben il 57,3% del 2021, con un incremento dei trasporti di oltre il 350%.

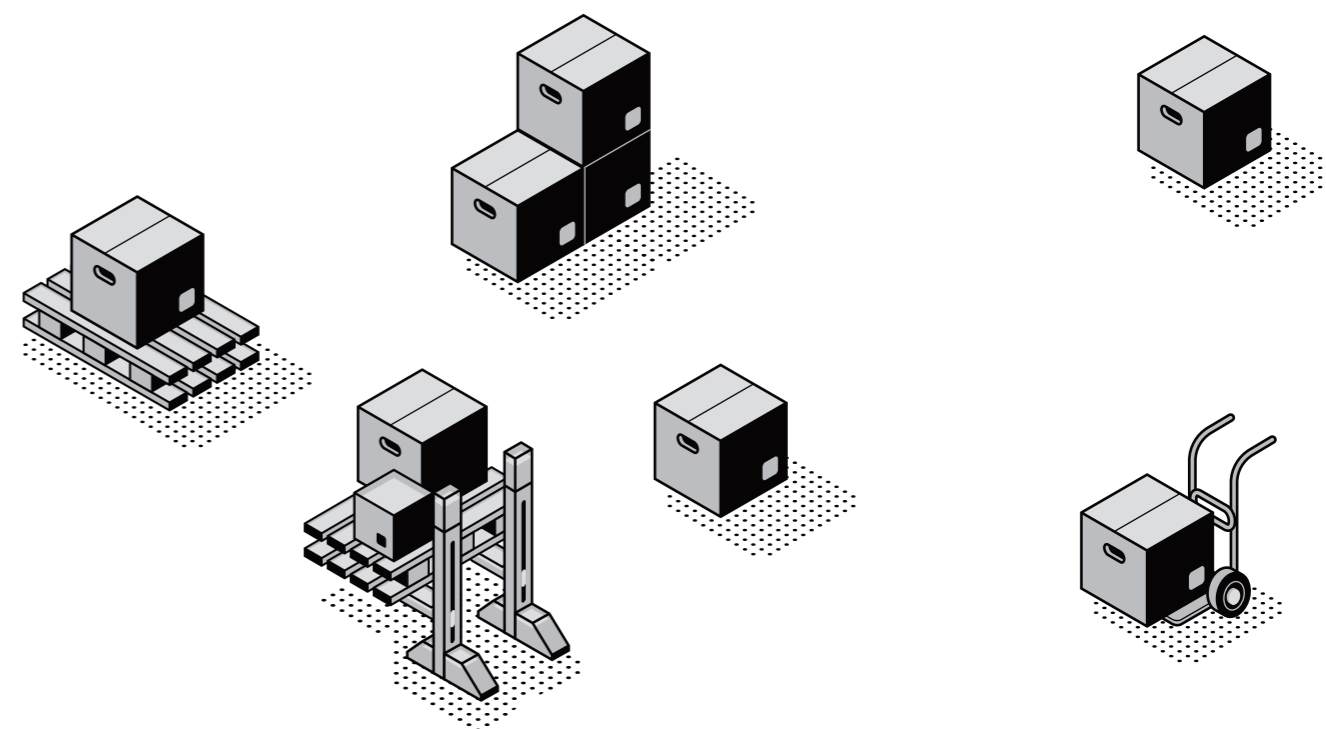
5 Le emissioni climalteranti nell'Unione Europea e il ruolo del settore trasporti, Ufficio Studi Confcommercio Ottobre 2019

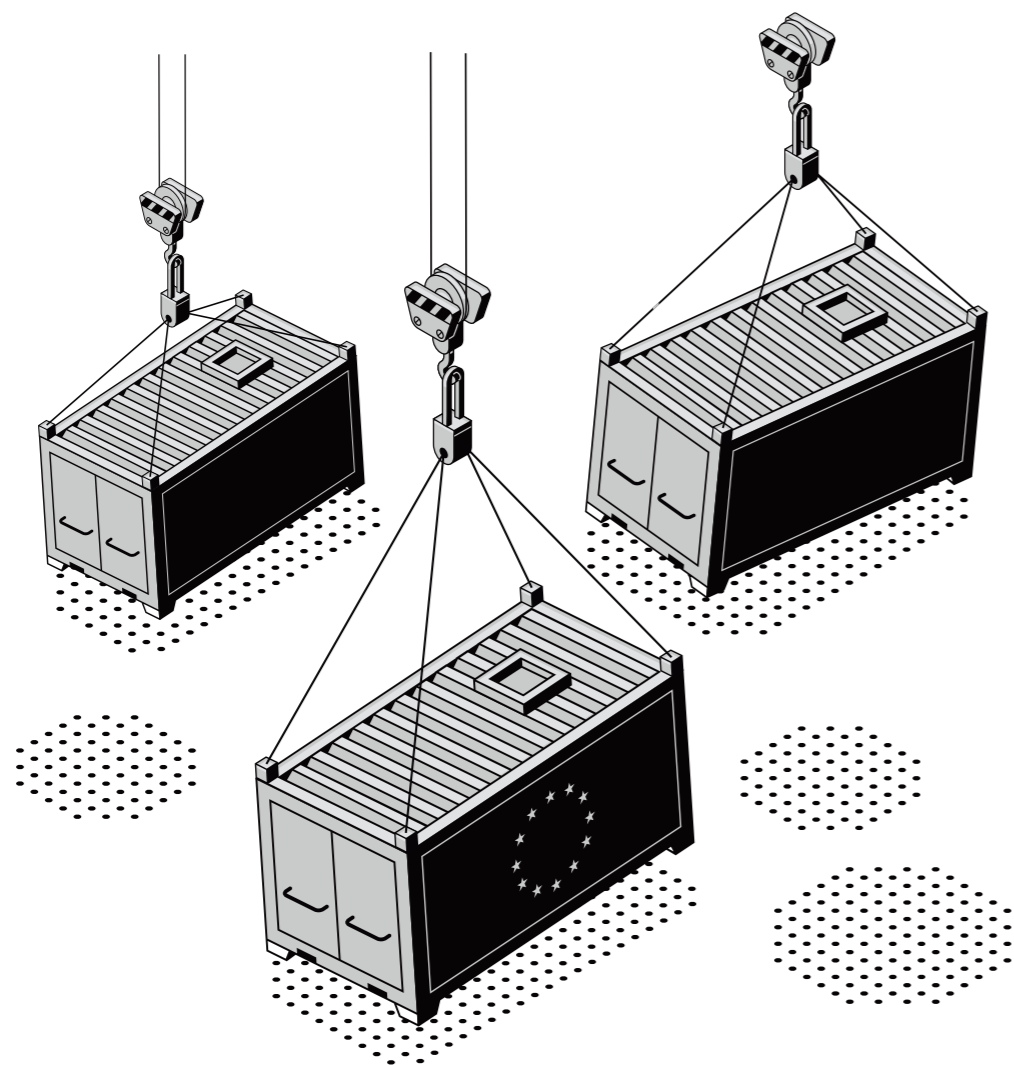
6 Fonte: serie modal split Eurostat

7 Fonte: Elaborazioni Conftrasporto-Confcommercio su dati Eurostat

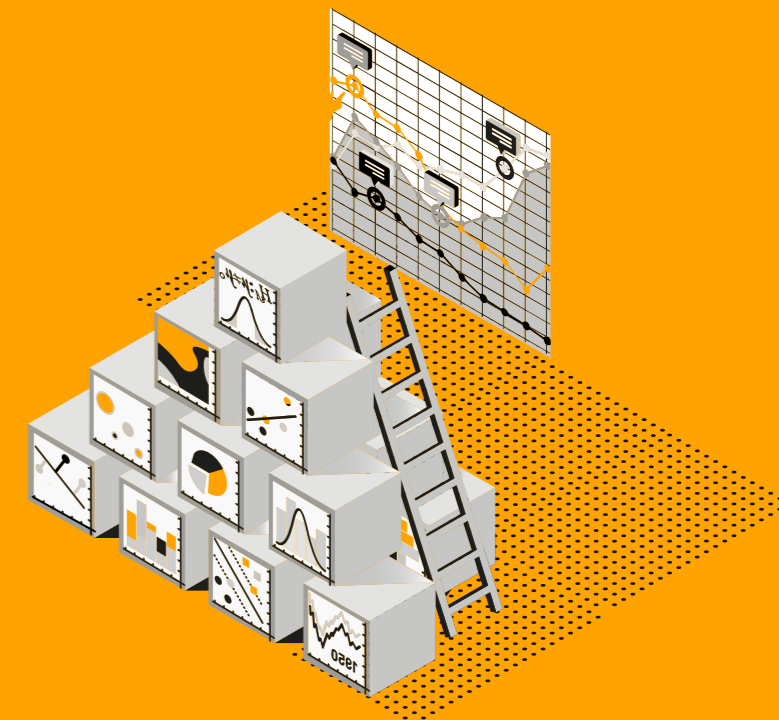
LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Disposizioni attuative per immediata fruibilità delle risorse stanziare per il settore contro il caro gasolio (D.L. Aiuti quater e Legge di Bilancio)
- › Un determinato intervento in sede di Consiglio Europeo per scongiurare la proposta di soppressione del beneficio del gasolio commerciale, strumento essenziale per la competitività dell'autotrasporto e dei suoi utenti
- › Un piano d'azione integrato per contrastare la criticità della carenza di autisti attraverso la riduzione del cuneo fiscale, l'allentamento di alcuni requisiti che limitano l'accesso a tale attività e l'attivazione di specifici percorsi formativi per favorire l'ingresso dei giovani nel comparto
- › Una profonda revisione della regolamentazione dei divieti di circolazione che, capitalizzando i benefici generati dai miglioramenti nella sicurezza attiva e passiva dei mezzi di trasporto, dagli sviluppi nell'infomobilità e dalle mutate abitudini di spostamento degli italiani sulle strade, faccia da vero e proprio "booster" della produttività del settore, recuperando per l'attività gran parte delle oltre 80 giornate di interdizione della circolazione attualmente previste nell'anno





CANTIERE PNRR

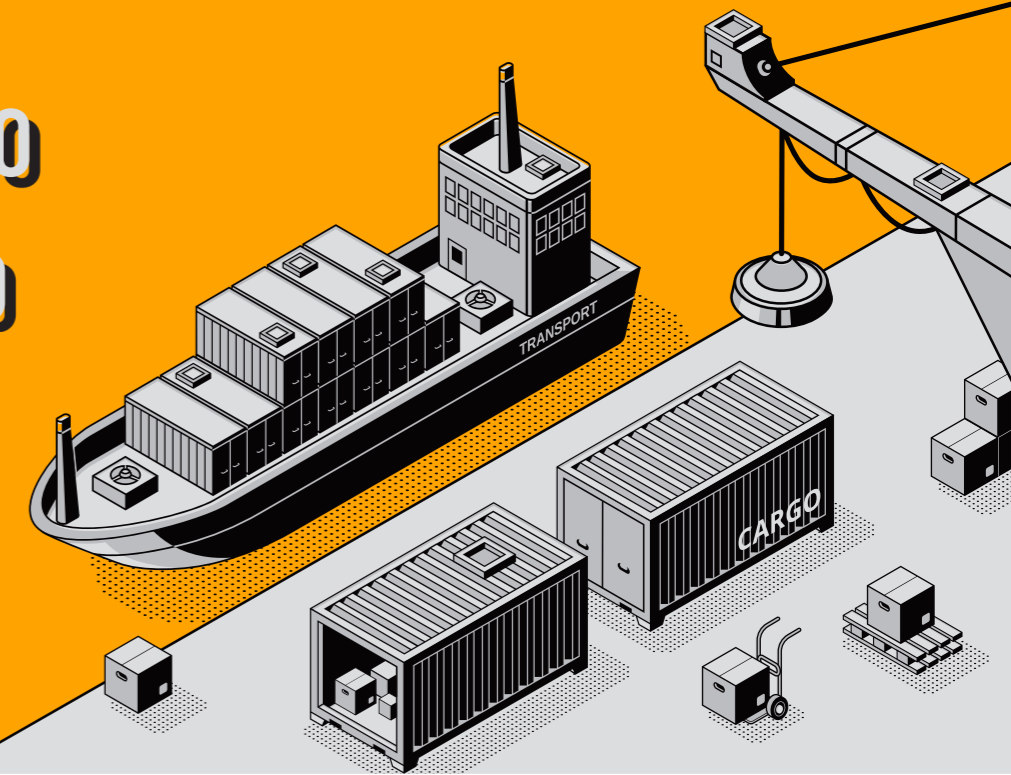


Come purtroppo noto, tra impennata dei costi delle opere pubbliche, sospinta dalla crisi energetica e dal caro materiali, e difficoltà procedurali, la spesa effettuata nel 2022 delle risorse del PNRR è stata inferiore alle previsioni iniziali di circa 15 MLD€. E' evidente, quindi, che per rispettare il cronoprogramma del Piano, le attività dovranno essere ulteriormente accelerate, per recuperare il deficit accumulato a fine dello scorso anno. Da non sottovalutare, infine, che, con l'avanzare del programma, tra gli obiettivi da rispettare per accedere alle tranche di finanziamento, assumeranno un peso sempre crescente i target, ovvero le concrete realizzazioni, rispetto alle *milestones*, ovvero le attivazioni dei processi, che hanno, finora, nettamente prevalso tra gli obiettivi da conseguire. Le croniche difficoltà registrate dal nostro Paese nel mettere a terra i programmi di spesa potrebbero, quindi, costarci molto caro. Come testimoniato dall'accordo politico provvisorio tra Parlamento e Consiglio europeo del 14 dicembre u.s., emergono interessanti aperture europee rispetto alla possibilità di revisione dei Piani, alla luce delle nuove emergenze e priorità energetiche di RepowerEU.

LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Impiego per i progetti e gli obiettivi REPowerEU nuove risorse o somme recuperate da progetti PNRR non in grado di rispettare la stringente tempistica attuativa prevista, senza rallentare l'avanzata del programma e senza giungere al disimpegno di alcuna delle risorse stanziare in favore dell'Italia
- › Se ce ne saranno le condizioni in termini di rispetto dei tempi, la revisione potrebbe essere anche l'occasione per superare l'approccio monomodale degli interventi, che ha caratterizzato gli investimenti nei trasporti del Piano

TRASPORTO MARITTIMO



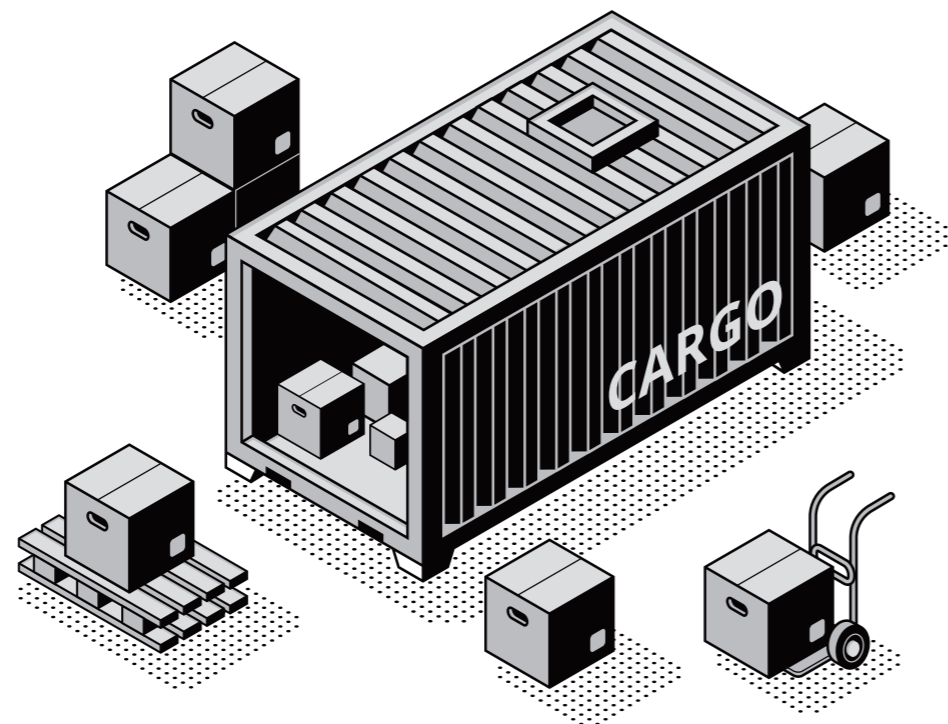
I primi nove mesi del 2022 si sono complessivamente chiusi per i porti nazionali con una movimentazione di merce che ha superato i valori pre pandemia del 2019, attestandosi su circa 373 milioni di tonnellate (+2,7% rispetto allo stesso periodo del 2019). Tale risultato è il frutto di andamenti non omogenei dei diversi comparti: -8,8% per le rinfuse liquide, sostanzialmente invariate le rinfuse solide, +11% la merce in contenitore e +13,8% i traffici RO RO delle autostrade del mare, che si confermano un'eccellenza nazionale.

Più critica la situazione, invece, nel trasporto passeggeri che, seppur finalmente in netta ripresa rispetto agli ultimi 2 anni, non ha ancora raggiunto i volumi pre pandemici. Il numero totale di passeggeri movimentati ha registrato, infatti, una flessione del 5,8% rispetto allo stesso periodo del 2019, con un ritardo ancora del 28% per il comparto delle crociere.

Dei 500 milioni di euro stanziati all'interno del Fondo Complementare al PNRR come incentivo per la costruzione di nuove unità e il refitting di quelle esistenti nel contesto della decarbonizzazione del trasporto marittimo, circa 330 milioni di euro risultano non assegnati. Questo è accaduto a causa della necessità di aderire alle stringenti regole unionali in materia di aiuti di Stato, come l'obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di refitting, solo nei cantieri europei.

Inoltre, nell'ambito della legge di bilancio, non è stato rifinanziato l'incentivo al trasporto combinato marittimo **Marebonus**, strumento che - nelle sue varie declinazioni - negli ultimi venti anni ha contribuito in modo determinante allo sviluppo delle Autostrade del Mare, servizi di cui l'Italia è leader del Mediterraneo con una quota del 38%.

Sul fronte ambientale, poi, dallo scorso 1° gennaio è entrato in vigore il CII (Carbon Intensity Indicator) dell'IMO (International Maritime Organization), misura che prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A ad E, al fine



di classificare le unità con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica, rispetto alle miglia percorse. Un recente studio del RINA per Assarmatori ha evidenziato come nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025, la flotta traghetti italiana si troverebbe con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di essere impiegata in questi servizi. Quello dei traghetti è però solamente un esempio, per quanto rilevante. Il CII è un indice che impatta su tutti i segmenti del trasporto, e non descrive con fedeltà le caratteristiche ambientali della nave, ma si basa su una formulazione che introduce pesanti distorsioni che dipendono dal servizio cui la nave è adibita. La stessa nave impiegata su rotte differenti che impongono caratteristiche operative diverse, può avere risultati significativamente discordanti in termini di CII.

L'intervenuta recente estensione del Registro Internazionale alle imprese di navigazione dei Paesi UE o appartenenti allo Spazio Economico Europeo, fatto positivo che darà slancio a investimenti e occupazione, rende ancora più impellente un'opera di semplificazione e sburocrazia dell'apparato legislativo in materia di trasporto marittimo.

LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Occorre che le risorse non assegnate stanziare dal fondo complementare al PNRR per il rinnovo delle flotte non vengano disperse ma rimangano assegnate al trasporto marittimo e possano essere redistribuite grazie ad una seconda procedura, che possa assegnare la residua disponibilità (330 mln€). Questo sarà infatti un volano per gli investimenti e per l'occupazione italiana, particolarmente rilevante nei servizi dei traghetti da e per le isole
- › Occorre rifinanziare, eventualmente rivedendone alcuni meccanismi operativi, l'incentivo al trasporto combinato marittimo Marebonus
- › È necessario rivedere la metrica dell'indicatore di intensità di carbonio dell'IMO, per evitare distorsioni del mercato ed effetti negativi sulla sostenibilità economica del comparto, a partire dai collegamenti di continuità territoriale
- › Per evitare il rischio di *flagging out*, ovvero di vedere compagnie lasciare la bandiera italiana a vantaggio di Paesi europei con una burocrazia più snella, è necessario varare un corposo programma di semplificazioni procedurali lato nave e lato lavoro marittimo
- › A fronte dell'onerosità degli adempimenti a carico delle imprese per la Cybersicurezza, andrebbero individuati adeguati supporti economici, per favorire l'adeguamento alle disposizioni delle Direttive Europee NIS e NIS2
- › Nell'ottica di rafforzare l'intero cluster marittimo, andrebbero potenziati gli strumenti di supporto di SACE in favore degli armatori che si rivolgono per commesse ai cantieri navali nazionali



Nel 2021 il trasporto ferroviario merci ha superato i livelli pre pandemia del 2019 raggiungendo una movimentazione di 52 milioni di treni chilometro. Il traffico complessivo ha raggiunto 24 miliardi di tonnellate chilometro, di cui 12,7 di traffici nazionali (+17,6% rispetto al 2019), 6,7 MLD di traffici in importazione (+1,5% rispetto al 2019) e 4,7 MLD di traffici in esportazione (+23,7% rispetto al 2019).

Secondo la strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente, il traffico ferroviario merci dovrebbe aumentare del 50% (rispetto al 2015) nel 2030 e raddoppiare entro il 2050. Considerato che nel 2015 l'ammontare complessivo delle tonnellate chilometro trasportate su ferro è stato di 20,7 MLD, queste dovrebbero superare i 30 MLD tra 8 anni.

Inoltre, come evidenziato da RFI, nel terzo trimestre del 2022 l'aumento del costo dell'energia da trazione ferroviaria è stato del 178% rispetto allo stesso periodo del 2021 e addirittura del 517% rispetto allo stesso periodo del 2020.

La forte esposizione a variabili economiche esogene per il Paese (prezzi materie prime ed energia), che agiscono in maniera devastante su tutto il cluster, impone una riflessione strutturale sulla sostenibilità economica dei costi di trasporto delle industrie e dei porti, e di conseguenza sulla loro competitività nel contesto Europeo e Mondiale. La sopravvivenza di tanti operatori ferroviari è legata alla stabilità di questi contesti e di queste variabili.

Purtroppo gli effetti della crisi si sono già abbattuti sul settore, portando al fallimento di alcune realtà molto importanti del Meridione (Interporto Servizi Cargo di Interporto Campano).

Quindi è ancor più evidente l'urgenza di rivedere alcune logiche politiche legate alla centralità della ferrovia nelle dinamiche logistiche del Paese e costruire criteri di sostenibilità che impediscano l'implosione del sistema.

LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Intermodalità e traffico convenzionale, quindi trasporto ferroviario nella sua globalità, al servizio dell'industria e dei porti con strumenti di incentivo strutturale quale il Ferrobonus dotato di un'estesa, congrua e duratura copertura, Sconto Traccia, nonché elaborazione di specifici strumenti di mitigazione della speculazione energetica e strumenti di incentivo per sistemi integrati ferro-strada che senza indurre distorsioni sul lato dell'offerta consentano il recupero di costi esterni sia per gli operatori ferroviari che per quelli stradali (es. trasporto di semirimorchi sulla ferrovia)
- › Adeguamento infrastrutturale con il completamento dei corridoi Europei ma anche della corretta alimentazione degli stessi da tutte le aree del Paese e dell'Europa attraverso un rafforzamento e una revisione delle priorità e delle tempistiche dei piani di RFI
- › Promozione del reshoring industriale finalizzato alla costruzione di carri ferroviari, favorendo il rientro in Italia di competenze specifiche di settore oggi costantemente in spostamento verso realtà industriali extra europee
- › Liberalizzazione ma anche garanzia di collegamento e sostenibilità delle aree disagiate e non a mercato
- › Sicurezza sostenibile e just culture con adeguamento della legislazione nazionale a quella Europea
- › Riforma dell'ART in materia di autofinanziamento con una revisione critica e approfondita della logica e delle percentuali dei contributi
- › Rafforzamento della struttura ministeriale della Direzione Trasporto Ferroviario in maniera che la stessa possa sostenere l'urto della messa a terra delle misure del PNRR di sua competenza



La logistica energetica rappresenta quel complesso di attività volte ad assicurare l'approvvigionamento di energia al nostro Paese attraverso il trasporto, lo stoccaggio e la distribuzione per i vari usi finali dei prodotti petroliferi, del gas, dei biocarburanti e degli altri prodotti energetici.

La transizione verso un'economia eco-sostenibile a basse emissioni di carbonio richiede trasformazioni fondamentali sia alla distribuzione primaria che a quella secondaria. Per la progressiva decarbonizzazione dei prodotti energetici per autotrazione occorre intervenire sull'attuale rete distributiva dei carburanti attraverso un piano di investimenti che permettano al settore di esprimere il proprio potenziale.

Le infrastrutture energetiche sono un asset per il Paese: è importante favorire la riconversione delle infrastrutture strategiche «tradizionali» per adeguarsi ai nuovi combustibili.

Un ruolo forte sarà poi svolto dai combustibili alternativi, in particolare il GNL, che saranno supportati e, nel lungo periodo, sostituiti dal biometano (sotto forma di BIO-LNG) e dal metano sintetico (sotto forma di Syn-LNG).

È già in corso la graduale sostituzione di GNL e GPL con le controparti bio grazie alla conversione degli impianti biogas in impianti biometano e BIO-GNL.

In futuro il ruolo del BIO-GPL e del Syn-LNG diventerà di importanza sempre più crescente.

Nel trasporto stradale, oltre al crescente ruolo dell'elettrico, dovrà essere sviluppato un percorso verso l'uso di biocarburanti in purezza.

La perdurante crisi politica internazionale ha portato ad un ribilanciamento dei driver che orienteranno la transizione energetica ed ecologica. In tale contesto, la sostenibilità resta indubbiamente centrale ma è altrettanto importante tenere in debito conto la sicurezza e la competitività degli approvvigionamenti.

LE PRIORITÀ DI CONFTRASPORTO

- › Perseguire la transizione energetica introducendo misure e investimenti per sviluppare i trasporti sostenibili, comprese le infrastrutture di rifornimento
- › Garantire iter semplificati per i depositi fiscali costieri per ogni modifica di impianto relativa alla migrazione verso prodotti energetici rinnovabili o a basso contenuto di carbonio
- › Mantenere un approccio tecnologicamente neutrale nella sostenibilità, adottando un criterio di valutazione esteso all'intero ciclo di vita
- › Anticipare i criteri contenuti nella proposta di revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, con riferimento alla tassazione dei biocarburanti e dei carburanti alternativi introducendo le premialità ivi contemplate, già a decorrere dal 2023
- › Rivedere l'abbandono del motore endotermico previsto nel 2035 dal pacchetto Fit for 55, riconsiderando il ruolo dei biocarburanti e dei carburanti sintetici
- › Rivedere e coordinare la disciplina dei contributi di solidarietà straordinari introdotti contro i cosiddetti extraprofitti dal Decreto Legge Ucraina (D.L.21/2022) e dalla legge di bilancio 2023, evitando la doppia imposizione e scorporando il valore delle accise dalla base imponibile
- › Estendere anche al GPL l'accesso al credito d'imposta, nonché la riduzione dell'IVA confermati dalla legge di bilancio 2023 per gli acquisti di gas naturale per usi civili e industriali
- › Emanare il decreto direttoriale attuativo del contributo previsto per gli acquisti del GNL per autotrazione ed estendere anche al GNL per il bunkeraggio marino il regime di esenzione (punto 3 allegato A Testo Unico sulle Accise)