

#sglno2024



STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024



ATTI STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-OVEST 2024

Milano
25-26 settembre

PREMESSA

Il 25 e 26 settembre 2024 si sono svolti a Milano gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, organizzati da Regione Lombardia, Piemonte e Liguria.

Gli Stati Generali rappresentano un importante appuntamento annuale della **Cabina di Regia** istituita dalle tre Regioni con il **Protocollo d'Intesa** sottoscritto il 5 febbraio 2015 per le finalità di coordinamento strategico e promozione del sistema della logistica del Nord Ovest.

L'evento suddiviso in due principali sessioni, una tecnica e una istituzionale, ha tracciato le tematiche prioritarie su cui sviluppare le strategie innovative del settore. Durante **la sessione tecnica**, esperti e professionisti del settore hanno analizzato le ultime tendenze riguardanti infrastrutture, incentivi, digitalizzazione e governance, con l'obiettivo di ottimizzare i processi logistici e migliorare l'efficienza della catena di approvvigionamento.

Le tematiche prioritarie affrontate durante le due giornate sono state selezionate e suddivise in 4 workshop che hanno approfondito e dato nuove prospettive alle attività svolte dalla Cabina di Regia negli scorsi anni. In particolare, si citano le Azioni Cardine e il Documento Strategico per lo Sviluppo della Logistica del Nord-Ovest (2016), il Protocollo con RFI (2017), il contributo regionale al Ferrobonus nazionale (2017), l'istituzione dei tavoli permanenti con gli stakeholders e l'aggiornamento del Protocollo con RFI con ampliamento al MIT e FN (2019), dichiarazione congiunta sull'istituzione delle ZLS (2023).

La sessione istituzionale, invece, ha visto la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni e delle imprese, che hanno discusso di scenari, politiche e normative volte a supportare lo sviluppo sostenibile del settore logistico.

All'interno dell'evento si è tenuta la Corridor Conference organizzata dall'**EGCT Rhine-Alpine**, un gruppo europeo di cooperazione transfrontaliera, a cui appartengono le tre Regioni del Nord Ovest, che promuove il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi lungo l'asse Reno-Alpi e il relativo **corridoio Ten-T**. Questo incontro ha rappresentato un'opportunità per rafforzare la collaborazione tra i diversi territori e discutere progetti comuni.

Negli atti dell'evento raccolti in questo documento, sono riproposte le tematiche affrontate durante le due giornate, divise per workshop con relativa scheda introduttiva, contributi emersi durante i lavori e sintesi delle parole più utilizzate e dei punti da sviluppare.

Tale documentazione vuole fornire indicazioni comuni elaborate dalle tre Regioni per le prossime attività che impegneranno i rispettivi uffici tecnici nel corso del 2025 e dare una sintesi delle tematiche da portare ad altri tavoli di cooperazione in cui Lombardia, Piemonte e Liguria sono impegnate in maniera congiunta

WORKSHOP 1

Il Nord Ovest quadrante strategico all'interno del nuovo Corridoio Mar del Nord Reno-Mediterraneo

(a cura di Regione Lombardia)

Sintesi

Conclusioni

Contributi

WORKSHOP 2

Gli incentivi per lo shift modale

(a cura di Regione Lombardia)

Sintesi

Conclusioni

Contributi

WORKSHOP 3

Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica

(a cura di Regione Piemonte)

Sintesi

Conclusioni

Contributi

WORKSHOP 4

Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli - il nuovo DPCM ZLS: prospettive di applicazione

(a cura di Regione Liguria)

Sintesi

Conclusioni

Contributi

WORKSHOP 1

INTERMODALITÀ E TRASPORTI MERCI

(a cura di Regione Lombardia)

Il Nord Ovest quadrante strategico all'interno del nuovo Corridoio Mar del Nord Reno-Mediterraneo

I lavori compiuti durante il workshop hanno sviluppato il tema presente nella scheda introduttiva, fornendo una visione comune su problemi e obiettivi contribuendo a sviluppare una semantica condivisa tra tutti i partecipanti. Le parole maggiormente utilizzate sono state: **performance infrastrutturale, infrastrutture, rete ferroviaria, sistema idroviario, infrastrutture digitali, Regione Logistica Milanese, Regolamento TEN-T, dati ed evoluzione del ruolo dei soggetti pubblici.**

Gli interventi dei partecipanti hanno fornito indicazioni sul miglioramento degli attuali modelli di governance riguardanti la pianificazione delle infrastrutture e strategie per il potenziamento del trasporto combinato. In dettaglio:

- In generale, esiste una grande ricchezza di **dati** sui trasporti, le infrastrutture logistiche e il “sentiment” degli operatori. Queste informazioni dovrebbero essere utilizzate per le politiche e la governance del sistema.
- Si segnala una crescita dei volumi trasportati del 38% su base nazionale ma il 90% viaggia ancora su gomma. Esistono molte criticità rispetto al completamento delle opere ferroviarie, ai valichi. È fondamentale segnalare la necessità di avere più vie di comunicazione, questo rappresenta non uno spreco, ma consente la resilienza del sistema in caso di lavori o eventi emergenziali. Le priorità infrastrutturali del territorio evidenziano la necessità di interventi strategici, sia per le **infrastrutture di trasporto che per quelle digitali**, al fine di rendere il Nord-Ovest più competitivo a livello internazionale
- Il Nord Ovest è ricco di **infrastrutture** logistiche, ma attualmente è poco votato al trasporto intermodale perché i flussi e le direttrici modali sono definite dalle imprese clienti, i veri orchestratori del trasporto, che non hanno molto interesse per questo settore.
- Il Nord Ovest offre anche importanti alternative modali quali il **sistema idroviario** rappresentato dai porti regionali (in delega alle rispettive Province) di Mantova e Cremona e il sistema di connessione per merci e turismo del Po e del Canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco. Una soluzione sostenibile per connettere questi territori anche con il range portuale del Nord Adriatico.
- Per quanto riguarda la **performance infrastrutturale**, il Nord-Ovest ha un indice di performance (KPI) superiore alla media nazionale. Milano si distingue come la città con la migliore performance a livello nazionale, seguita da Novara al decimo posto, mentre province come Sondrio, Biella, Aosta e Cuneo risultano sotto la media.

- In parallelo agli interventi sulla **rete ferroviaria** in gestione a RFI aumento di capacità (sagoma, lunghezza e massa assiale dei treni), completamento delle linee, interventi sui nodi, implementazione tecnologica contribuiranno nei prossimi anni all'efficientamento del sistema in termini di sicurezza, innovazione e sostenibilità.
- la **Regione Logistica Milanese (RLM)** conta più di 950 strutture, con una superficie totale di 16 milioni di metri quadrati, pari al 35% di tutta la superficie dedicata ai magazzini in Italia.
- La collaborazione **tra enti pubblici**, imprese e associazioni, insieme all'introduzione di regolamentazioni per la localizzazione delle strutture logistiche e la gestione dell'ultimo miglio, mira a creare un sistema di trasporto merci più sostenibile e integrato. Questo approccio coordinato facilita una distribuzione più efficiente delle risorse, riduce l'impatto ambientale e migliora la qualità del servizio di trasporto.
- A livello di governance e lobbying europea, il gruppo di cooperazione EGCT Rhine-Alpine, a cui partecipano le 3 Regioni del Nord-Ovest, sta svolgendo un'azione focalizzata su comunicazione, consenso e conciliazione di interessi dei vari territori rappresentati dai suoi membri. In particolare, il gruppo EGCT rappresenta un esempio di coordinamento di interessi per i territori attraversati dai corridoi Ten-T e sta sviluppando una nuova strategia di azione, visto il nuovo **regolamento europeo TEN-T** e l'unione dei due corridoi infrastrutturali Reno-Alpi e Mar del Nord-Mediterraneo nel nuovo corridoio NSRMED, che offrirà nuove opportunità di relazioni ad Ovest.

Punti da sviluppare sul tema Infrastrutture del Protocollo d'Intesa:

- **definire priorità infrastrutturali** quali: 1) la permeabilità dei valichi alpini; 2) il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie 3) l'attraversamento del nodo di Milano; 4) le difficoltà dei trasporti eccezionali, settore piccolo ma fondamentale per il settore specifico industriale che paga per complessità autorizzativa e il livello di manutenzione delle strade; 5) la disponibilità di servizi lungo le infrastrutture per gli autotrasportatori nei nodi di interscambio; 6) i colli di bottiglia delle tangenziali in uscita dalle molte più scorrevoli autostrade.
- **pianificare con un approccio innovativo** sviluppare un punto di incontro tra soggetti diversi pubblici e privati sia a livello nazionale che internazionale, tramite la condivisione e raccolta di dati con l'utilizzo della digitalizzazione per favorire la definizione di piani-processo e interventi data-based. Dal punto di vista normativo, un esempio è la LR della Lombardia n.15 dell'8 agosto 2024 che "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale"; dal punto di vista di pianificazione, un esempio è il PULS di Città Metropolitana Milanese; dal punto di vista della cooperazione un esempio è l'EGCT Rhine-Alpine.

Conclusioni:

I volumi di traffico merci crescono ma non sul trasporto ferroviario, gli stimoli alla ferrovia, dove ci sono, vengono soprattutto dai blocchi della Svizzera e dell'Austria. È fondamentale comprendere prima di tutto le esigenze delle aziende, riconoscendo la netta separazione tra la lunga storia millenaria dei trasporti e quella più recente, di poco più di due secoli, legata all'industrializzazione. È necessario armonizzare lo sviluppo del traffico ferroviario con i piani di manutenzione e le opere sulle ferrovie, sia in Italia che all'estero, che attualmente ne limitano la capacità. Inoltre, la digitalizzazione deve essere sfruttata come leva per favorire la co-modalità, integrando efficacemente diverse modalità di trasporto.

CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

Di seguito sono riportati i contributi dei partecipanti al workshop e il riferimento alla relativa documentazione presentata.

UNIONTRASPORTI

Antonello Fontanili, *Direttore di Uniontrasporti*, ha presentato l'analisi dei flussi commerciali, delle performance infrastrutturali e delle priorità strategiche per migliorare la competitività del Nord-Ovest italiano, considerando il ruolo del Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo.

Nel 2023, l'Italia è diventata il sesto paese esportatore al mondo, migliorando rispetto al decimo posto del 2018, con la Lombardia che gioca un ruolo cruciale nelle esportazioni (68,5%) e nelle importazioni (72,8%). La regione si conferma come un punto di passaggio strategico per il traffico alpino, ma presenta vulnerabilità infrastrutturali che potrebbero causare criticità a partire dal 2025.

Per quanto riguarda la performance infrastrutturale, il Nord-Ovest ha un indice di performance (KPI) superiore alla media nazionale, ma inferiore a quello del Nord-Est. Milano si distingue come la città con la migliore performance a livello nazionale, seguita da Novara al decimo posto, mentre province come Sondrio, Biella, Aosta e Cuneo risultano sotto la media.

Le imprese del Nord-Ovest, pur valutando positivamente la qualità delle infrastrutture, segnalano alcune differenze tra i territori. Infine, le priorità infrastrutturali del territorio evidenziano la necessità di interventi strategici, sia per le infrastrutture di trasporto che per quelle digitali, al fine di rendere il Nord-Ovest più competitivo a livello internazionale.

Approfondimento:

Materiale Workshop 1

Uniontrasporti - *Flussi commerciali, valichi, performance e priorità per un Nord- Ovest più competitivo.*

LIUC

Fabrizio Dallari, *Professore di Logistica e Supply Chain Management della LIUC (Università Cattaneo)*, ha presentato lo studio relativo alla mappatura dei nodi logistici in Lombardia. Il documento analizza la logistica in Lombardia, concentrandosi sui nodi logistici e sull'evoluzione delle infrastrutture nella Regione Logistica Milanese (RLM), definita come area di addensamento logistico che va da Novara a Brescia, includendo a Sud Piacenza.

Lo studio ha come obiettivo principale quello di mappare e analizzare la distribuzione e l'evoluzione dei magazzini logistici, nonché di valutare l'accessibilità e la specializzazione dei principali "cluster" logistici.

La **Regione Logistica Milanese (RLM)** comprende 14 province, che vanno da Novara a Brescia e fino al sud di Piacenza, e ospita circa 1.200 aziende principali, responsabili della gestione di flussi logistici sia a livello regionale che internazionale. Milano rappresenta il cuore di questa rete, con il 48% delle aziende localizzate nella città.

Per quanto riguarda i **magazzini in Lombardia**, la RLM conta più di 950 strutture, con una superficie totale di 16 milioni di metri quadrati, pari al 35% di tutta la superficie dedicata ai magazzini in Italia. Oltre il 50% di questi magazzini si trova entro 40 km da Milano, mentre il 75% è situato vicino ai caselli autostradali. Negli ultimi dieci anni, la superficie dei magazzini è aumentata del 50%, con una crescita della dimensione media delle strutture.

Dal punto di vista della **distribuzione geografica**, si osserva un fenomeno di "logistics sprawl" nella RLM, dove i magazzini di grandi dimensioni (big box) sono situati a 20-30 km dalle principali aree urbane, mentre i magazzini di prossimità (TP) sono localizzati vicino alle aree periurbane. La Provincia di Milano ospita il 37% dei magazzini, mentre Pavia, Piacenza e Novara si distinguono per la presenza di impianti di grandi dimensioni.

Infine, riguardo ai **cluster logistici e all'intermodalità**, le prime dieci aree più rilevanti includono Piacenza, Novara e Castel San Giovanni. Sebbene sia in corso uno sviluppo intermodale con la presenza di terminal ferroviari, i ritmi logistici moderni non sono ancora allineati con quelli ferroviari. Inoltre, la mancanza di un interporto a sud di Milano ha portato alla proliferazione di magazzini lungo le autostrade, creando una disparità tra le aree ben servite e quelle meno integrate.

Approfondimento:

Materiale Workshop 1

LIUC - *Mappatura dei nodi logistici in Lombardia*

CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Evelina Saracchi, consulente Centro studi PIM, ha presentato il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) della Città Metropolitana di Milano, evidenziando le strategie per una logistica più sostenibile ed efficiente.

Il **PULS** ha come finalità l'analisi e il miglioramento del sistema logistico, puntando a ottimizzare la distribuzione delle merci e ridurre l'impatto ambientale. Il piano promuove l'adozione di soluzioni innovative per una mobilità più sostenibile, con l'obiettivo di contenere le emissioni di CO². Un altro aspetto fondamentale del PULS è il favorire il dialogo tra attori pubblici e privati, per identificare soluzioni condivise e sostenibili per il futuro della logistica.

Gli **obiettivi principali** del PULS comprendono la riduzione delle emissioni inquinanti, la promozione di innovazioni nella gestione delle merci e il miglioramento dell'organizzazione degli insediamenti logistici, per contrastare la dispersione urbana e favorire uno sviluppo più compatto e sostenibile.

Le **azioni strategiche** prevedono incentivi all'uso di veicoli sostenibili, con particolare attenzione alle consegne dell'ultimo miglio, la creazione di hub logistici intermodali a livello metropolitano e micro-piattaforme urbane, per migliorare l'efficienza del trasporto merci.

Inoltre, si intende localizzare nuovi insediamenti logistici in aree di rigenerazione urbana, favorendo così il recupero e il riutilizzo di spazi dismessi.

Per quanto riguarda i livelli d'influenza, il piano si articola su tre livelli: regionale, metropolitano e urbano. A livello **regionale**, si promuove il trasporto multimodale per ridurre il traffico stradale, mentre a livello **metropolitano** si affronta la carenza di strategie integrate sovracomunali, ottimizzando gli spazi logistici. A livello **urbano**, l'obiettivo è migliorare la logistica dell'ultimo miglio attraverso l'adozione di tecnologie innovative.

Per raggiungere un **sistema logistico sostenibile**, è necessario ottimizzare i processi distributivi, riducendo il consumo di suolo e garantendo l'accessibilità a infrastrutture efficienti, per ridurre il traffico e gli impatti negativi sull'ambiente. L'uso di mezzi e tecnologie innovative è un altro requisito fondamentale per un sistema logistico più efficiente e meno impattante.

Infine, l'**attuazione del PULS** richiede la collaborazione tra enti pubblici, imprese e associazioni, nonché l'introduzione di regolamentazioni per la localizzazione delle strutture logistiche e per la gestione dell'ultimo miglio, al fine di creare un sistema di trasporto merci più sostenibile e integrato.

Approfondimento:

Materiale Workshop 1

CMM – *PULS Piano Urbano della Logistica Sostenibile della Città metropolitana di Milano*

PROVINCIA DI MANTOVA

Gabriele Negrini, responsabile Servizi e opere del Sistema Portuale mantovano – Navigazione, ha illustrato il ruolo della Provincia di Mantova all'interno del sistema idroviario del Nord Italia, evidenziando il Porto di Mantova-Valdaro come un nodo strategico per il trasporto merci e parte della rete TEN-T.

Il **Sistema Portuale Mantovano** rappresenta un punto strategico per il trasporto merci nell'area padano-veneta, con il **Porto di Mantova-Valdaro** che gestisce il 72% del traffico merci dell'intero sistema idroviario. Il porto è dotato di un raccordo ferroviario che lo connette alla linea Mantova-Monselice, offrendo accesso alle principali direttrici di traffico e garantendo un'efficace intermodalità tra trasporto fluviale e ferroviario.

Dal punto di vista infrastrutturale, recenti lavori di adeguamento hanno reso l'idrovia conforme alla **V classe CEMT**, aumentando così la capacità di trasporto e l'efficienza logistica. Inoltre, nel 2018 è stata inaugurata la nuova conca di Valdaro, che ha consentito l'accesso delle darsene industriali ai convogli di **V classe CEMT**, potenziando ulteriormente il ruolo del porto come hub per il traffico merci nella regione.

I progetti in Corso sono:

- **Piano di Sviluppo Strategico per una Zona Logistica Semplificata (ZLS):** è un progetto promosso dalle Province di Mantova e Cremona, insieme a Enti locali, aziende e associazioni, con l'obiettivo di valorizzare i distretti industriali delle due province e ottimizzare i flussi logistici e produttivi, connettendoli ai sistemi portuali tramite una rete integrata. Le azioni principali previste dal piano includono la creazione di un modello di governance chiaro con compiti definiti, l'istituzione di un ente unico responsabile per il rilascio dell'AU-ZES, la stipula di convenzioni tra la

Regione e gli enti coinvolti, la standardizzazione della modulistica e l'interoperabilità telematica tra i SUAP, oltre alla semplificazione delle procedure per la bonifica dei siti inquinati.

- **Potenziamento accessibilità del Porto di Mantova-Valdaro:** il progetto ha come obiettivo principale il miglioramento dell'accessibilità e della funzionalità del porto, rafforzandone il ruolo nel trasporto delle merci. Il progetto "Mantua East Lombardy Inland Port Development: Cross Corridors Link" prevede diverse azioni, tra cui l'ampliamento del Terminal Container (Lotto 3) e l'espansione di 45.000 m² dell'area logistica (Lotto 4) per il trasbordo di merci non containerizzate. Inoltre, è prevista la creazione di una piattaforma ferroviaria retroportuale ferro-gomma, oltre alla redazione di studi di fattibilità per completare l'anello ferroviario e per sviluppare un idrogenodotto con stazioni di rifornimento, in linea con il progetto dell'Hydrogen Valley mantovana.
- **Hydrogen Valley:** Il progetto Hymantovalley, promosso dalla Provincia di Mantova con altri partner, ha come obiettivo lo sviluppo della Hydrogen Valley di Mantova, focalizzandosi sulla produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno verde. Questo idrogeno sarà utilizzato nel polo logistico di Valdaro per alimentare treni, navi fluviali e mezzi pesanti, con l'intento di integrare sostenibilità e innovazione nel trasporto merci. Le azioni principali del progetto includono lo sviluppo della filiera dell'idrogeno verde a partire da fonti di energia rinnovabile, la creazione di una rete di trasporto per l'idrogeno destinato a navi, treni, mezzi pesanti e aziende ad alta intensità di emissione, e la costituzione di un hub tecnologico per promuovere la ricerca e l'innovazione nel settore.
- **Cold Ironing:** con l'obiettivo di promuovere la sostenibilità energetica e ottimizzare la gestione degli approdi lungo la rete idroviaria, la Provincia di Mantova, insieme ad altri partner, sta sviluppando un Piano di Azione e delle Linee Guida per l'elettrificazione delle banchine lungo l'idrovia. Le principali azioni previste includono l'identificazione delle localizzazioni ottimali per le infrastrutture di Cold Ironing, in base a tipologie definite da studi precedenti, la valutazione di soluzioni full electric con colonnine di ricarica per batterie già disponibili o in fase di introduzione sul mercato, e l'aggiornamento della mappatura degli approdi lungo i principali assi fluviali, che sarà integrata nel sistema WebGIS di Infrastrutture Venete.
- **ArtMED** (mobilità autonoma): con l'obiettivo di promuovere l'innovazione nella mobilità, migliorare l'accessibilità e ridurre l'impatto ambientale nelle regioni Euro-MED, la Provincia di Mantova, insieme ad altri partner, sta sviluppando un sistema per aiutare le autorità di trasporto pubblico a pianificare soluzioni di mobilità autonoma più accessibili, inclusivi e sostenibili, con un focus particolare sulle aree scarsamente popolate. Il progetto prevede lo sviluppo di uno strumento digitale specifico per le autorità Euro-MED, che permetta di valutare la sostenibilità e l'impatto socioeconomico della mobilità autonoma. Tra le azioni principali, c'è il supporto alle autorità pubbliche nell'utilizzo di questo strumento per creare strategie, piani di investimento e modelli di trasporto, il coinvolgimento di 30 autorità nella pianificazione locale di AMOD e la sensibilizzazione di 50 decisori di alto livello sul potenziale di AMOD per rendere il trasporto pubblico più sostenibile e inclusivo.
- **SMAPE** (Shared Mobility Action Programmes Exchange): Il progetto, promosso dalla Provincia di Mantova insieme ad altri partner, mira a sviluppare strumenti

innovativi per una mobilità sostenibile e integrata nei Paesi partner. L'obiettivo principale è migliorare le politiche di mobilità condivisa, favorendo l'integrazione con il trasporto pubblico e la Mobility as a Service (MaaS), utilizzando i dati per monitorare e ottimizzare le politiche, promuovere comportamenti virtuosi, ottimizzare il mix modale e favorire i partenariati pubblico-privato. Il progetto fornirà anche raccomandazioni per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS). Le azioni previste includono l'implementazione e la gestione di strumenti di intervento pubblico attraverso diversi piani strategici, tra cui il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile in Slovenia, il Piano d'azione per la mobilità condivisa in Germania, i Programmi Operativi Regionali 2021-2027 in Romania e Grecia, il Piano d'azione per il clima e l'energia in Norvegia, la strategia di mobilità regionale in Belgio e il Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale in Italia.

Le sfide principali per il sistema logistico riguardano il superamento dei colli di bottiglia che limitano l'accesso alla IV classe CEMT, necessari per migliorare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture. In particolare, sono previsti interventi infrastrutturali su ponti significativi come il ponte Napoleonico di Zelo, il ponte di Arquà Polesine e quello di Rosolina. Per affrontare queste sfide, sono state avanzate proposte di sviluppo nell'ambito del progetto CEF "K-WAY", che include interventi mirati al potenziamento del Sistema Portuale Mantovano e delle infrastrutture lungo le idrovie Fissero-Tartaro-Canalbianco e Po di Levante, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e l'efficienza logistica delle rotte fluviali, rafforzando così il ruolo strategico del porto di Mantova.

Approfondimento:

Materiale Workshop 1

Provincia di Mantova - *Mantova e il Sistema Idroviario del Nord Italia*.

RFI

Michele Rabino, Responsabile Direzione Strategie e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo, ha presentato un quadro delle attività di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) nel Nord-Ovest, con particolare attenzione a investimenti, interventi infrastrutturali e strategie per il traffico merci. Di seguito un riepilogo dei principali dati numerici:

La rete ferroviaria del Nord-Ovest si estende per un totale di **4.282 km**, distribuiti tra Lombardia (1.740 km), Piemonte (2.049 km) e Liguria (493 km). La rete comprende **94 raccordi industriali** collegati a **75 stazioni**, rendendola un'infrastruttura strategica per il trasporto merci.

Il **traffico merci** ha registrato un aumento progressivo tra il 2018 e il 2023, raggiungendo circa **16 milioni di treni-km**. La suddivisione del traffico sui principali valichi alpini evidenzia il seguente scenario: il **Sempione** gestisce il 32% del traffico, il **Gottardo** tramite Luino e Chiasso copre rispettivamente il 24% e il 39%, mentre **Ventimiglia** rappresenta il 5%.

Gli **investimenti previsti** per il potenziamento della rete ferroviaria ammontano a **71 miliardi di euro**, distribuiti tra Lombardia (25 miliardi, 59%), Piemonte (29,3 miliardi, 64%) e Liguria (16,7 miliardi, 75%).

Per favorire lo **shift modale** dalla gomma al ferro, RFI sta intervenendo sulle linee ferroviarie e sui terminali:

- **Linee ferroviarie:** Attualmente 745 km rispettano lo standard europeo "P/C 80-410" per la sagoma; l'obiettivo è adeguare tutte le linee a questo standard, raggiungendo **1.490 km entro il 2040**. Rispetto al modulo dei treni di 750 metri, oggi sono adeguati **140 km**, con l'obiettivo di arrivare a **1.510 km entro il 2030**.
- **Terminali merci:** Attualmente sono serviti **22 terminali** per la sagoma; entro il 2030 si punta a servirne **37**. Per il modulo, i terminali serviti passeranno dagli attuali **2** a **19**.

Sul fronte degli **interventi tecnologici**, si prevede l'installazione di **12 nuovi apparati ACC** (sistemi centralizzati computerizzati) entro il 2026 e il potenziamento delle infrastrutture di trazione con **7 nuove sottostazioni elettriche**.

Nei **terminali e porti**, sono in corso interventi su impianti di grande rilevanza, tra cui Milano Smistamento, Brescia, Gallarate, Torino Orbassano, Vado Ligure, Genova Voltri, Genova Campasso e La Spezia Marittima. Inoltre, RFI sta sviluppando un piano per migliorare i servizi accessori, come nuovi binari dedicati al traffico merci e aree attrezzate per piccole manutenzioni.

Infine, tra gli **interventi in fase di studio** volti a migliorare capacità, tempi di percorrenza e sostenibilità, spiccano:

- Il potenziamento della linea Chiasso-Milano, che ridurrà i tempi di viaggio tra Milano e Zurigo.
- Il potenziamento della linea Pavia-Voghera, per migliorare la connessione Milano-Genova.
- L'elettificazione della linea Brescia-Parma, che ridurrà le emissioni e creerà un nuovo itinerario per il trasporto merci.
- Potenziamento Itinerario Trofarello - Fossano - San Giuseppe di Cairo - Savona.
- Riattivazione e potenziamento linea Arona-Santhià.

Questi interventi sono finalizzati a rendere il trasporto ferroviario del Nord-Ovest più efficiente, sostenibile e competitivo a livello internazionale.

Approfondimento:

Materiale Workshop 1

RFI

Di seguito si riporta il link dove poter scaricare la documentazione del Workshop:

https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/aebe2f89-63a5-41da-ae9a-c6a83524d7d6/WS_1.zip?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-aebe2f89-63a5-41da-ae9a-c6a83524d7d6-pagoL6i

WORKSHOP 2

INTERMODALITÀ E TRASPORTO MERCI

(a cura di Regione Lombardia)

Gli incentivi per lo shift modale

I lavori del WS si sono sviluppati a partire dai contenuti della scheda introduttiva fornendo una condivisione di analisi e strategie per definire nuove azioni a sostegno dello shift modale. Le parole maggiormente utilizzate sono state: **incentivi nazionali e regionali, compensazioni, Aiuti di Stato, strutturale, monitoraggio, imprese “cliente”**. Gli interventi dei partecipanti hanno fornito una ricognizione dello stato di fatto e delle principali criticità ed opportunità che riguardano il sistema degli incentivi per favorire lo shift-modale.

In dettaglio:

- **Incentivi nazionali e regionali:** nel corso degli anni alcune regioni hanno definito un proprio contributo che ha permesso di incrementare quello nazionale del Ferrobonus (come fatto da Liguria, Piemonte e Lombardia) o di sviluppare una misura maggiormente indirizzata alle esigenze territoriali (Friuli-Venezia Giulia, Trentino, Emilia-Romagna) permettendo di intervenire più puntualmente sulle condizioni che limitano lo shift modale a livello locale. La sinergia tra misure nazionali (ad esempio Ferrobonus e Marebonus) e regionali è necessaria per permettere di essere più efficace nel favorire l'intermodalità nelle diverse tipologie di mercato.
- **Compensazioni:** negli ultimi due anni si è rilevata una diminuzione del traffico su ferro -10% a causa dei diversi cantieri in corso (300 interventi in corso su corridoio Reno Alpi), le interruzioni ai valichi (eventi imprevisti e ritardi delle riaperture), l'aumento dei costi di ultimo e primo miglio nei terminal (soprattutto per le manovre ferroviarie nei porti). Questa involuzione compromette la stabilità delle aziende del settore che rischiano di chiudere prima dell'apertura di tutti i cantieri previsti sulla rete. Una soluzione potrebbe essere rappresentata dalle compensazioni per limitazioni infrastrutturali dallo Stato agli operatori ferroviari (quando non riescano a garantire le tracce) e da una migliore organizzazione dei cantieri lungo la rete in modo da garantire sempre dei punti strategici attivi e dei percorsi secondari disponibili.
- **Aiuti di Stato:** gli incentivi devono oggi misurarsi con la normativa sugli aiuti di stato e le modalità di esenzione, tali procedure allungano i tempi delle procedure e riducono i benefici a sostegno dell'intermodalità. A tal proposito è in corso presso la Commissione Europea la stesura di un regolamento di esenzione dedicato (cosiddetto TBER), finalizzato ad una semplificazione delle procedure.
- **Strutturale:** per favorire lo shift modale, i fondi di supporto dovrebbero diventare strumenti strutturali e non più straordinari. Questo permetterebbe di avere un sostegno garantito nel tempo su base pluriennale e automatica, elemento essenziale per abilitare i piani di investimento delle imprese.

- **Monitoraggio:** per avere incentivi basati sulle esigenze del mercato e recepire l'efficacia delle misure, risulta fondamentale avere dati sulle merci trasportate e indicatori sull'impatto degli strumenti di sostegno
- **Imprese "clienti":** un ragionamento per filiera logistica potrebbe favorire l'intermodalità, implementando l'utilizzo degli incentivi da parte delle aziende produttrici e non solo dagli operatori di trasporto. Il coinvolgimento delle imprese potrebbe rappresentare un'azione sinergica insieme allo snellimento delle procedure (ZLS) e la formazione per spiegare come e perché usare il treno per imprese e operatori logistici, visto anche l'obbligo dal 2025 della redazione dei bilanci di sostenibilità considerato che il trasporto delle merci in maniera sostenibile incide per un valore importante.

Punti da sviluppare sul tema Infrastrutture del Protocollo d'Intesa della Cabina di Regia della Logistica del Nord Ovest:

- **Potenziare il sistema degli incentivi:** rendere strutturali le misure tramite analisi di fattibilità, sistema di monitoraggio, coinvolgimento delle filiere produttive, maggiore efficacia sui costi dell'intermodalità (operazioni nei terminal ed ammodernamento infrastrutturale), semplificazione delle procedure e riduzione dei tempi di erogazione.
- **Coordinamento e lobbying:** attivare la sinergia tra differenti fonti di finanziamento (nazionali tra Ministeri e locali tra le singole Regioni), partecipare alla riscrittura delle procedure europee sugli aiuti di stato per l'intermodalità.

Conclusioni:

Gli incentivi necessitano di un doppio approccio che mira da una parte al potenziamento degli strumenti esistenti e dall'altra alle attività di coordinamento e lobbying per la loro gestione.

Si rileva la necessità di semplificare l'accesso agli incentivi, rispondere ai bisogni delle filiere produttive e garantire la sostenibilità a lungo termine per il trasporto ferroviario delle merci, contribuendo così a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità e ridurre i costi esterni del trasporto su strada. Risulta inoltre fondamentale attivare una logica di cooperazione nella gestione dei fondi, individuando risorse europee, concentrando quelle nazionali (ad esempio Ministero delle infrastrutture, Ministero dell'agricoltura e Ministero dell'Ambiente) integrando quelle regionali per operare in maniera unitaria, ad esempio come area del Nord Ovest, o come grande area territoriale (Nord-Est e Nord-Ovest) del trasporto merci sovraregionale.

In ultimo si ritiene essenziale sviluppare un sistema di monitoraggio non solo della spesa ma anche delle performance, dell'efficacia delle politiche degli incentivi, elemento cardine per individuare i punti più critici del trasporto intermodale su cui investire.

CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Francesca Cesarale dell'Ufficio *Intermodalità, Interporti e Interventi finanziari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, ha trattato il tema del Ferrobonus, degli Interporti, della misura PNRR M3C2 I 2.1 e della misura Sea Modal Shift.

Ferrobonus

Il Nuovo Ferrobonus, rifinanziato a partire dalla Legge di Bilancio 178/2020 e regolamentato dal MIT-MEF con il Regolamento n. 134/2023, è una misura pensata per incentivare l'uso del trasporto ferroviario rispetto al trasporto esclusivamente su strada. I fondi vengono erogati direttamente alle società che commissionano il trasporto merci e agli operatori multimodali (MTO), i quali trasferiscono il 50% del beneficio agli utilizzatori finali del servizio.

La gestione delle istruttorie e delle verifiche documentali è affidata alla società in-house RAM S.p.A.

Per il periodo 2023-2026, il Ferrobonus dispone di un finanziamento complessivo di 84,7 milioni di euro, con 22 milioni di euro stanziati per la prima annualità (10/2023 - 10/2024).

Nelle annualità precedenti (2017-2022), il Ferrobonus nazionale ha sostenuto 56-70 imprese beneficiarie all'anno, con un contributo totale di 172,3 milioni di euro distribuito su circa 147 milioni di treni-km ammissibili.

Il bando per il Ferrobonus 2023, pubblicato nell'ottobre 2023, ha ricevuto 80 domande ammissibili, con l'impegno delle risorse approvato a dicembre 2023. L'autorizzazione della Commissione Europea garantisce la misura fino al 31 dicembre 2027, con un budget complessivo autorizzato di 132 milioni di euro, superiore agli 84,7 milioni inizialmente previsti per il periodo 2023-2026.

La misura rappresenta un incentivo strategico per ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci, favorendo la transizione verso modalità di trasporto più sostenibili.

Interporti

Gli interporti italiani, istituiti con la legge del 4 agosto 1990 n. 240 e successivamente inseriti nei documenti strategici nazionali (DEF e PSNPL), rappresentano nodi fondamentali per la logistica e l'intermodalità. Attualmente, sono riconosciuti 24 interporti distribuiti su tutto il territorio nazionale.

Dal 2020, il sistema interportuale ha beneficiato di un investimento complessivo di 230 milioni di euro, composto da:

- 100 milioni di euro stanziati tramite il Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese (45 milioni, 2018-2022) e il Fondo Complementare al PNRR (55 milioni).
- 130 milioni di euro di risorse proprie degli interporti.

Il 23 febbraio 2024 è stato pubblicato un bando PNRR per la digitalizzazione della catena logistica, con una dotazione di 10 milioni di euro, che ha assegnato, tramite decreto del 31 agosto 2024, 8,2 milioni di euro a 16 interporti.

Un ulteriore bando, pubblicato il 31 gennaio 2023, ha stanziato 15 milioni di euro dal Fondo Investimenti per il periodo 2023-2024. Sono stati selezionati 12 interporti, ai quali è stato assegnato un finanziamento di 11 milioni di euro, integrato da 19 milioni di euro di risorse proprie degli interporti, per un totale di 30 milioni di euro.

Misura PNRR M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica"

La misura PNRR M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" è stata progettata per modernizzare e digitalizzare la logistica e i nodi infrastrutturali in Italia, con un budget complessivo di 250 milioni di euro. La misura è suddivisa in tre sub-investimenti principali:

1. LogIN Center (30 milioni di euro) che lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale e la migrazione al cloud del Polo Strategico Nazionale (PSN).
2. Rete di Porti ed Interporti (45 milioni di euro): include trasferimento sistemi Autorità di Sistema Portuale nel PSN, miglioramento del Port Community Systems (PCS), sviluppo negli interporti di infrastrutture avanzate e tecnologie innovative come l'intelligenza artificiale.
3. LogIN Business (175 milioni di euro): riferito agli operatori logistici, ancora in discussione con gli stakeholders.

Tutti gli obiettivi e i target stabiliti dalla misura sono stati completati con successo, comprese le riforme relative alla norma sui Port Community Systems (PCS) e all'adesione all'eCMR (documento elettronico di trasporto), segnando un passo importante nella digitalizzazione e nell'efficienza della catena logistica nazionale.

Misura Sea Modal Shift

La misura SMS (Sea Modal Shift), introdotta dalla Legge di Bilancio 178/2020 (art. 1 c. 672) e regolamentata dal MIT-MEF con il Regolamento n. 166/2023, mira a incentivare il trasporto marittimo per ridurre il traffico stradale attraverso l'uso di navi RO-RO e RO-PAX. La misura si rivolge alle imprese di trasporto conto terzi, incluse quelle costituite in forma di raggruppamenti o società tra operatori del trasporto, con sede legale in uno Stato dell'UE o dello Spazio Economico Europeo. I beneficiari devono imbarcare veicoli o casse mobili, con o senza autisti, su tratte marittime definite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le tratte marittime ammissibili sono specificate nell'allegato al regolamento, con il relativo tratto stradale evitato.

Ogni beneficiario può ricevere un contributo massimo di 30 centesimi di euro per veicolo chilometro (vkm), autorizzato dalla Commissione Europea.

La misura, che promuove un trasporto merci più sostenibile, incentivando l'uso delle rotte marittime per ridurre l'impatto ambientale e decongestionare le strade, dispone di un budget complessivo di 121,775 milioni di euro per il periodo 2023-2027 (ridotto rispetto ai 125 milioni inizialmente previsti). Le risorse per il 2023 sono state impegnate sulla base dei piani di imbarco presentati dai beneficiari.

Approfondimento:

Materiale Workshop 2

MIT_Ferrobonus, MIT_Interporti, MIT_PNRR, MIT_SMS.

Piersandro Trevisan, *consulente in strategia ed economia dei trasporti*, ha parlato del ruolo delle Regioni nell'ambito degli incentivi per lo shift modale.

Gli incentivi per il trasporto intermodale sono strumenti fondamentali per favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, rispondendo così alle politiche europee e nazionali di sostenibilità, decarbonizzazione e miglioramento della competitività e dell'efficienza del sistema logistico e dei trasporti.

A livello europeo, il Libro Bianco UE del 2011 ha fissato l'obiettivo di trasferire il 30% del trasporto merci oltre i 300 km sulla ferrovia entro il 2030, con una crescita al 50% entro il 2050.

Inoltre, il Green Deal UE prevede un incremento significativo del traffico merci ferroviario, puntando a raddoppiarlo entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050.

Sul piano nazionale, l'Italia sostiene queste ambizioni attraverso il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e i finanziamenti previsti dal PNRR (Missioni 2 e 3), che promuovono lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, dei porti e del trasporto intermodale.

Per rispondere a queste esigenze, il Governo italiano ha introdotto nel 2018 il Ferrobonus, un incentivo che supporta il trasporto combinato e le imprese che utilizzano i servizi ferroviari. Nello stesso periodo si è assistito ad un incremento del 20% nei treni-km e del 19% nelle tonnellate-km.

Per consolidare questi risultati e favorire ulteriormente il cambiamento modale, è cruciale rendere stabile il Ferrobonus fino al 2030 e adeguare o aumentare l'intensità del contributo. Questo sarebbe un passo importante per affrontare le sfide della transizione ecologica e logistica.

Relativamente al trasporto combinato, il break-even tra il trasporto stradale e quello combinato dipende da una molteplicità di fattori di costo, tra cui: il tipo di carico, le distanze percorse, il bilanciamento dei flussi, la disponibilità di mezzi e autisti, i costi di carburante e pedaggi, la capacità di carico, l'efficienza operativa nei terminali e i tempi/velocità di trasporto. Secondo le stime di Hupac, questo break-even si colloca generalmente tra i 300 km, in particolare per i transiti alpini, e i 500 km per altre tratte.

Le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, nel 2017, hanno deciso di sostenere il Ferrobonus nazionale con fondi regionali, stanziando rispettivamente circa 2 milioni di euro in Lombardia, 1 milione in Piemonte e meno di 1 milione in Liguria. Questo cofinanziamento si basa sullo stesso principio dell'incentivo nazionale, ma è applicato alle percorrenze ferroviarie all'interno delle singole regioni, con un valore medio di circa 0,08-0,10 euro per treno-km (fonte RAM).

I risultati ottenuti sono stati positivi, ma con margini di miglioramento. In Lombardia, ad esempio, circa 40 imprese hanno beneficiato degli incentivi, mentre in Piemonte e Liguria il numero si riduce rispettivamente a 30 e 12. Tuttavia, l'efficacia complessiva è limitata dalla brevità delle tratte ferroviarie regionali, che comportano incentivi più modesti.

Altre regioni stanno adottando iniziative simili o alternative. Toscana e Calabria stanno sviluppando il proprio modello di Ferrobonus regionale, mentre Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna e la Provincia Autonoma di Trento hanno introdotto sistemi di incentivazione differenti. Questi ultimi sono basati sulla compensazione dei costi esterni evitati, favorendo modalità di trasporto meno inquinanti rispetto a quelle tradizionali.

In Europa, quasi tutti i Paesi prevedono sostegni economici per il trasporto intermodale. Germania, Francia, Belgio e Paesi Bassi, ad esempio, utilizzano modelli di incentivi legati al treno-km o contributi operativi rivolti agli operatori logistici.

Un esempio interessante è la Svizzera, che già da anni riconosce contributi significativi per il trasporto intermodale ferroviario. Fino al 2030, è previsto un sostegno economico doppio: un contributo variabile per ogni treno intermodale che utilizza la rete ferroviaria e una quota fissa per unità di carico trasportata, che corrisponde a un mezzo stradale evitato.

In Francia, il governo ha lanciato la strategia nazionale per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, un'iniziativa che prevede un pacchetto di incentivi pari a 47 milioni di euro l'anno fino al 2030.

Il regime francese si concentra principalmente sulla riduzione dei costi aggiuntivi legati alle rotture di carico nella catena intermodale, rendendo il trasporto su ferro più competitivo rispetto al tutto strada.

Questi esempi dimostrano come il sostegno economico sia essenziale per favorire la transizione modale, riducendo i costi esterni e l'impatto ambientale del trasporto merci. È un modello di riferimento che potrebbe ispirare ulteriori sviluppi anche nel nostro Paese.

Il trasporto combinato necessita di un sostegno economico stabile e significativo per affrontare le sfide attuali e promuovere la sostenibilità della logistica. Questo supporto è indispensabile per compensare gli extracosti rispetto al trasporto su strada, sostenere le imprese ferroviarie e intermodali che operano in un contesto difficile – segnato da cantieri, interruzioni dei servizi e l'attesa di grandi opere come tunnel ferroviari e collegamenti con porti e retroporti – e per mantenere e ampliare la rete di clienti industriali in un'ottica di competitività e sostenibilità.

Un elemento critico sono gli elevati costi legati ai trasporti terminali, che riducono i vantaggi delle economie di scala dei treni a standard europeo. In questo contesto, è fondamentale affiancare al Ferrobonus nazionale – strategico sulle lunghe distanze – uno schema di incentivi regionali mirati ai territori locali, ai distretti industriali e ai terminal intermodali, con l'obiettivo di riequilibrare le modalità di trasporto e abbattere i costi iniziali del modal shift, ad esempio incentivando le unità di trasporto intermodale (UTI) movimentate nei terminal regionali.

Approfondimento:

Materiale Workshop 2

Treviso - *Gli incentivi per lo shift modale: il ruolo delle Regioni.*

GRUPPO GRENDI

Costanza Musso, Amministratrice Gruppo Grendi e Presidente Wista Italia, dopo una breve presentazione dell'azienda ha trattato il tema del trasporto intermodale soprattutto dal punto di vista dell'operatore logistico.

Gli operatori logistici scelgono il treno per motivi specifici, tra cui la presenza di flussi regolari e consistenti, la gestione di volumi industriali difficili da trasportare via camion e la crescente difficoltà nel reperire autisti sul mercato del lavoro.

Dal punto di vista degli operatori, il sistema intermodale presenta limiti significativi:

- Rigidità del sistema: le incertezze della domanda logistica si scontrano con la scarsa flessibilità del trasporto ferroviario.
- Infrastrutture insufficienti: molte aree geografiche non dispongono di terminal adeguati o binari sufficientemente lunghi nei porti, rendendo difficile lo sviluppo di un servizio ferroviario competitivo.
- Limitazioni nei terminal privati: nel Nord Italia, i terminal ferroviari privati sono pochi e spesso saturi.
- Vincoli di peso e lunghezza: le linee ferroviarie non sempre consentono treni abbastanza lunghi da risultare economicamente vantaggiosi.

Il costo del trasporto intermodale rimane un ostacolo rispetto al trasporto tutto su strada, soggetto a oscillazioni di mercato che i committenti cercano di sfruttare a proprio vantaggio. Il treno, al contrario, richiede un impegno a lungo termine per sviluppare servizi

affidabili. Inoltre, i costi delle manovre ferroviarie, specialmente nei porti, risultano spesso troppo elevati per via di strutture inefficienti e volumi operativi ridotti. Gli incentivi statali, come il Ferrobonus, non sono sufficienti a colmare il gap di costo, soprattutto per distanze medie sotto i 400 km.

Nonostante le criticità, il trasporto ferroviario offre vantaggi ambientali e sociali significativi (vedi Bilancio di Sostenibilità per le aziende). Si stima una riduzione del 90% delle emissioni rispetto al trasporto su strada con veicoli Euro 6. Inoltre, migliora la qualità della vita degli autisti, limitando le loro missioni a distanze più brevi, riducendo ore di guida e garantendo maggiore sicurezza. Questo approccio permette una migliore manutenzione dei mezzi e una gestione più efficace delle flotte locali, oltre a diminuire il traffico e la congestione sulle autostrade, con evidenti benefici per la sicurezza stradale.

Il Mare Bonus, ora chiamato Sea Modal Shift, rappresenta un altro strumento di incentivo, mirato a sostenere il trasporto marittimo come alternativa alla strada. Lo Stato offre un rimborso che copre fino al 30% del nolo marittimo, con un limite di 0,30 €/km risparmiato. Questo incentivo risulta particolarmente rilevante per i carichi diretti, riducendo i costi operativi per i trasportatori.

Il trasporto ferroviario e marittimo rappresenta una componente cruciale per una logistica sostenibile, ma richiede infrastrutture più adeguate, incentivi stabili e una riduzione dei costi associati per potersi affermare come un'alternativa competitiva al trasporto su strada.

Approfondimento:

Materiale Workshop 2

GruppoGrendi - *Gli incentivi per lo shift modale: il ruolo delle Regioni.*

POLO LOGISTICA FS

Aldo Maietta, responsabile Affari Regolatori, Antitrust, Programmi di contribuzione pubblica Polo Logistica FS, ha trattato il tema delle fonti di finanziamento del settore ferroviario presentando best practice e vantaggi per l'economia dei territori.

Gli obiettivi di *modal shift* mirano a incentivare il trasporto ferroviario delle merci per rendere la logistica più sostenibile ed efficiente, riducendo l'impatto ambientale e i costi esterni derivanti dal trasporto su strada.

In Italia, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e le politiche di mobilità sostenibile puntano a raggiungere una quota del 16,5% di trasporto merci su rotaia entro il 2030, rispetto al 10,7% registrato nel 2019. Tuttavia, i dati dal 2011 al 2021 mostrano difficoltà: mentre la quota del trasporto stradale è aumentata (+1,7 punti percentuali), quella ferroviaria è diminuita (-0,6 punti percentuali).

Il trasporto ferroviario si trova ad affrontare sfide significative:

- **Elevati costi operativi:** Il costo del trasporto ferroviario è superiore del 56% rispetto al trasporto su strada.
- **Bassa redditività e natura capital intensive:** Gli investimenti necessari per migliorare le infrastrutture ferroviarie sono elevati e i tempi di ritorno sono lunghi.
- **Mancata valorizzazione dei costi esterni:** Il trasporto ferroviario genera minori costi esterni, ma questi non vengono adeguatamente riconosciuti. Infatti, solo l'1,8% dei costi esterni totali del trasporto è attribuibile alla ferrovia.

- **Gap infrastrutturale:** Le infrastrutture esistenti (come terminali e raccordi) non sono sufficienti per supportare un maggiore utilizzo della ferrovia.

Il trasporto ferroviario presenta un notevole risparmio nei costi esterni rispetto al trasporto su strada. In Italia, il risparmio è stimato in 3,47 euro-cent per tonnellata-chilometro (tkm). Per incentivare il *modal shift*, è essenziale fornire incentivi stabili e adeguati che coprano gli extracosti del trasporto ferroviario rispetto alla strada. Tali incentivi non solo supporterebbero il settore ferroviario, ma contribuirebbero anche a ridurre significativamente i costi esterni, favorendo il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale fissati a livello nazionale ed europeo.

La normativa comunitaria in materia di aiuti di stato

Le attuali linee guida europee sugli aiuti di Stato nel settore ferroviario, adottate nel 2008, regolano diverse tipologie di intervento volte a promuovere il trasporto ferroviario rispetto alle modalità più inquinanti, con l'obiettivo di incentivare una logistica più sostenibile.

La Commissione Europea (CE) ha recentemente introdotto una bozza di regolamento di esenzione per categoria (TBER) e nuove linee guida per il trasporto terrestre e multimodale (LMTG). Questi documenti includono: nuove categorie di aiuti, maggiorazioni nelle intensità di aiuto fornito, regolamento di esenzione che semplifica e velocizza l'attuazione di misure senza necessità di preventiva notifica alla CE.

Nonostante i miglioramenti, emergono alcuni limiti significativi riguardanti in particolare le soglie chilometriche restrittive, gli aiuti limitati al rinnovo del materiale rotabile, la necessità di adeguamento dei meccanismi nazionali, come il Ferrobonus,

I risultati dei contributi regionali

In Friuli-Venezia Giulia, i contributi regionali hanno avuto un impatto significativo sul settore del trasporto ferroviario delle merci. Grazie a questi incentivi, il numero di treni operati è quasi triplicato, registrando un aumento del 185%. Inoltre, c'è stato un miglioramento progressivo dell'indice di saturazione dei treni, il che ha portato a una maggiore ottimizzazione dell'efficienza operativa.

Dal 2009 al 2021, le leggi regionali dell'Emilia-Romagna che incentivano il trasporto ferroviario hanno consentito il trasferimento di 10 milioni di tonnellate di merci dalla strada alla ferrovia, con risultati notevoli in termini di sostenibilità. Grazie a questo spostamento modale, è stato possibile ottenere un risparmio energetico fino al 75% rispetto al trasporto su strada e una significativa riduzione delle emissioni di polveri sottili.

Questi risultati evidenziano come i contributi regionali possano incentivare efficacemente il trasporto ferroviario, contribuendo non solo a migliorare l'efficienza logistica, ma anche a ridurre significativamente l'impatto ambientale del trasporto merci.

Un nuovo sistema di incentivazione allo shift modale

Lo shift modale risente di specifiche limitazioni legate all'infrastruttura riguardanti: i lavori in corso (nel 2024 si prevedono 207 interruzioni di linea, un aumento del 60% rispetto al 2023), le limitazioni ai valichi (chiusura di Modane per il 2024, traffico ridotto nel tunnel del Gottardo per incidente ferroviario), le operazioni di "ultimo miglio" ferroviario (solo il 30% dei binari operativi negli interporti nazionali può accogliere treni di lunghezza standard a 740 metri e infrastrutture insufficienti nei porti che fanno lievitare gli extra-costi, oltre il 30% del costo totale del servizio per tratte inferiori ai 300 km).

Per affrontare queste sfide, è necessario potenziare e stabilizzare gli attuali contributi come il Ferrobonus, la Norma Merci e gli incentivi per il rinnovo dei mezzi. Questi strumenti devono essere resi consistenti e stabili nel tempo, con un orizzonte temporale

chiaro, per consentire una pianificazione efficace degli investimenti e garantire la competitività del settore.

Inoltre, è utile introdurre incentivi mirati per specifiche tipologie di merci, come rifiuti o semilavorati industriali, che richiedono soluzioni logistiche particolari. L'esempio del Friuli-Venezia Giulia, che ha implementato incentivi per i trasporti da e per il Porto di Trieste, potrebbe essere replicato in altre regioni.

Un'altra misura strategica è promuovere il trasporto ferroviario nell'ambito della logistica urbana. Questo contribuirebbe a decongestionare il traffico stradale, ridurre i costi esterni e migliorare l'impatto ambientale, garantendo maggiore efficienza lungo tutta la catena logistica.

Infine, è fondamentale supportare investimenti infrastrutturali per adeguare le strutture e rinnovare i mezzi, così da migliorare l'efficienza operativa e favorire il passaggio al trasporto ferroviario.

Approfondimento:

Materiale Workshop 2

PoloLogisticaFS - *Le fonti di finanziamento del settore ferroviario - best practice e vantaggi per l'economia dei territori.*

PWC

Cataldo Rosito, *Director Capital Projects & Economics - Transportation, Logistics & Infrastructures di PwC*, ha presentato le analisi relative alle misure di incentivo specifiche per la "domanda", e le principali ipotesi di evoluzione dell'attuale framework di incentivi alla domanda, a supporto del modal shift.

Le politiche di incentivazione per il trasporto ferroviario merci hanno avuto effetti positivi, stimolando la crescita della domanda e sostenendo lo sviluppo del settore. Tuttavia, non sono riuscite a recuperare la quota di mercato dell'Italia rispetto ad altri paesi europei. Nonostante l'incremento dei treni-km circolanti, gli incentivi disponibili non sono aumentati proporzionalmente.

Dai dati di utilizzo si riscontra che l'accesso al Ferrobonus è limitato per alcune categorie di beneficiari, (operatori logistici 88% mentre i soggetti industriali sono solo un 12%). Per quanto riguarda la Norma Merci, essa non ha avuto un impatto strutturale duraturo, e gli incentivi previsti dal Programma Marco Polo per il trasporto ferroviario combinato e intermodale, hanno avuto diverse difficoltà nell'attuazione.

Le misure di incentivo per favorire il "modal shift" dal trasporto su gomma al trasporto ferroviario sono state progettate per supportare la domanda di servizi ferroviari e incentivare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

Negli ultimi anni sono stati previsti incentivi per la costruzione e il rinnovo di infrastrutture critiche come i raccordi ferroviari industriali, queste infrastrutture di "ultimo miglio" sono fondamentali per favorire l'intermodalità, ma le criticità legate alla loro costruzione e gestione, come la disponibilità limitata di fondi e il ritorno economico non immediato, ne hanno rallentato lo sviluppo.

Anche il Fondo Complementare al PNRR è stato destinato a sostenere lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, ma i progetti finora finanziati sono stati pochi a causa della complessità delle procedure di accesso ai fondi.

Infine, il Programma Connecting Europe Facility (CEF), pur supportando l'intermodalità, non ha avuto un impatto significativo sulle infrastrutture di "ultimo miglio". I fondi destinati a migliorare le connessioni ferroviarie con i poli di attrazione del traffico sono stati utili, ma le risorse non sono state sempre sufficienti per una completa attuazione.

Le principali filiere produttive hanno bisogno di maggiore efficienza logistica per favorire il *modal shift* verso modalità di trasporto più sostenibili. I fabbisogni specifici si diversificano a seconda della filiera come dimostrato dal lavoro condotto dal tavolo MOVEO in cui sono stati analizzati diversi settori, tra cui agroalimentare, automotive, chimica e farmaceutica, meccanica e metallurgica.

Questi fabbisogni evidenziano come un sistema di incentivi mirato possa supportare la competitività delle filiere produttive, promuovendo il trasporto ferroviario come soluzione più sostenibile ed efficiente.

In sintesi, le principali ipotesi di evoluzione dell'attuale sistema di incentivi per favorire il *modal shift* e incentivare il trasporto ferroviario delle merci si dovrebbero concentrare su azioni volte a semplificare e rendere più efficaci le politiche esistenti. L'obiettivo dovrebbe essere migliorare l'accessibilità agli incentivi e garantire un supporto stabile a lungo termine, rispondendo in modo più mirato alle esigenze delle diverse filiere produttive e ottimizzando la gestione delle risorse.

Approfondimento:

Materiale Workshop 2

PWC - *Gli incentivi per la "domanda" di servizi ferroviari merci a supporto dello shift modale.*

REGIONE LIGURIA

Jacopo Riccardi, *dirigente del Settore Energia e Sviluppo del Sistema Logistico e Portuale*, evidenzia che la misura del Ferrobonus regionale è forse relativamente poco impattante, specie con risorse ridotte messe a disposizione, ma percentualmente incidenti proprio per i ridotti km percorsi.

Con riferimento alla "strutturalizzazione" del Ferrobonus, richiama il fatto che la normativa degli Aiuti di Stato comunque prevede una temporaneità dei sostegni, a prescindere dal regime.

Di seguito si riporta il link dove poter scaricare la documentazione del Workshop:

https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/f288d20c-4842-4f08-a2d1-1ca5de9b793c/WS_2.7z?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-f288d20c-4842-4f08-a2d1-1ca5de9b793c-paktdyN

WORKSHOP 3

NUOVA LOGISTICA

PER IL LAVORO, LO SVILUPPO E LA COMPETITIVITÀ ECONOMICA

(a cura di Regione Piemonte)

Digitalizzazione dei processi e formazione specifica degli operatori della logistica

A partire dalla scheda di inquadramento iniziale del workshop, i lavori hanno evidenziato l'importanza dei temi della formazione e della digitalizzazione in ambito logistico, individuando con gli Stakeholders strategie condivise utili all'armonizzazione dell'offerta di entrambe all'interno del sistema.

Le parole maggiormente utilizzate sono state: **filiera, domanda-offerta, recruiting giovanile, formazione-lavoro, interoperabilità, trasformazione digitale**. Si evidenziano quindi di seguito gli elementi di rilievo emersi dal dibattito e dalle presentazioni dei relatori:

- Centralità delle imprese nel processo informativo e formativo, anche nella forma di **partenariati imprese/associazioni datoriali/agenzie formative** (es. Accademie filiera Piemonte).
- Importanza attribuita alle **fasce più giovani** e loro famiglie, con specifica attenzione alle iniziative di orientamento alla formazione specifica.
- Esigenza di maggior flessibilità dell'offerta formativa, non solo a catalogo ma con percorsi "ad hoc".
- Dati significativi relativamente alla percentuale di occupati collegati alla formazione negli istituti per le filiere di logistica e mobilità, con numeri oltre il 70%.
- Richiamo importante in merito al paradigma **LaaS (Logistics as a Service)** per fornire un servizio integrato di gestione sfruttando gli asset interni all'azienda;
- Importante aggiornamento sulla road map di implementazione del Regolamento (EU) 2020/1056 "eFTI" sulla **digitalizzazione dei processi logistici**, che inizierà dall'obbligo di applicazione per le autorità competenti (con facoltà per le imprese e servizi B2B) e implicherà un'attenzione sempre crescente sui **servizi eFTI offerti dai provider sul mercato** (contestualmente risulta importante una maggior condivisione del percorso in atto da parte del MIT).
- Significativo esempio di **simulatori** nella pianificazione della catena di approvvigionamenti, sia su gomma che su ferro, portato da Accademia Marina Mercantile, che potrebbe essere replicato o condiviso tra gli istituti formativi delle tre Regioni.

Punti da sviluppare e possibili iniziative sui temi
Formazione e Digitalizzazione del Protocollo d'intesa

- definire a livello interregionale una **consulta** (o altro organo di raccordo) tra gli operatori nel campo della formazione afferente le tre Regioni, per seguire e monitorare le azioni messe in campo e condividere strategie e attese comuni.
- valutare la possibilità di destinare risorse aggiuntive al fine di fornire maggior sostegno agli investimenti in sistemi informatici, alla dematerializzazione dei documenti cartacei e alla formazione degli addetti all'utilizzo del digitale in azienda

Conclusioni

Mettere in campo azioni “*di cabina*” da parte delle tre Regioni in ambito formazione e digitalizzazione dei processi risulta fondamentale per lo sviluppo e il miglioramento continuo del “*sistema logistica del Nord-Ovest*”.

La possibilità di disporre di operatori formati e specializzati, in grado di affrontare la digitalizzazione della *supply chain*, è indispensabile per accrescere in chiave sistemica la competitività sul mercato.

Formare, digitalizzare e armonizzare, dunque le parole chiave alla base della “*Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica*”.

CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

SCUOLA NAZIONALE FORMAZIONE TRASPORTI E LOGISTICA – LA SPEZIA

Federica Catani, *Direttore della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica della Spezia*, ha sottolineato il ruolo strategico di scuole accreditate e specializzate nel settore logistico-portuale, capaci di offrire un servizio completo ed integrato alle imprese. L'intervento si è concentrato su tre direttrici fondamentali: filiere professionali, che coprono una gamma ampia di competenze e di livelli tra loro collegati (operativi, tecnici, gestionali); filiere formative, che includono non solo percorsi ITS, ma anche progetti ad hoc per rispondere in modo specifico alle esigenze delle singole aziende in funzione dei piani di sviluppo; filiere territoriali, che promuovono un approccio interregionale per ottimizzare risorse e infrastrutture.

È stata evidenziata l'importanza del *matching* tra domanda e offerta formativa, sottolineando come le scuole debbano fungere da partner strategici per le imprese, fornendo percorsi formativi mirati per la formazione di professionalità da inserire in azienda (in ottica strettamente collegata ai processi di *recruiting*) e continuando ad affiancare i giovani dall'interno dei processi operativi, nell'inserimento post-formazione.

Centrale è anche l'attenzione alla formazione continua, indispensabile per aggiornare costantemente le competenze del personale in linea con le nuove sfide tecnologiche e operative del settore.

Non ultimo, è da evidenziare il ruolo determinante del fattore "culturale" e della formazione in ottica di orientamento, per sviluppare, con il contributo di tutti gli stakeholder, una consapevolezza sempre più forte circa le opportunità formative e professionali offerte dal settore logistico-portuale e per rafforzare processi virtuosi non solo di "*attraction*", ma anche di "*retention*" delle risorse.

Questo approccio integrato permette di creare un capitale umano altamente qualificato, rispondendo in modo concreto ai fabbisogni delle imprese e rafforzando la competitività del sistema logistico a livello interregionale e nazionale.

Approfondimento:

Materiale Workshop 3

ScuolaNazionaleTL - *Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica.*

FONDAZIONE ITS MOBILITÀ SOSTENIBILE, MECCATRONICA E AEROSPAZIO – TORINO

Roberto Falzoi, *della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile, Meccatronica ed Aerospazio di Torino* sottolinea l'esperienza dell'istituto piemontese, che dispone di diverse sedi sul territorio regionale, e ha favorito l'associazione dei propri protocolli formativi ad aziende "madrine", per cui vengono articolati percorsi formativi su competenze sia di base che specialistiche (laboratori in azienda).

Segnala, altresì, una particolare attenzione anche alle tematiche che includono la mobilità sostenibile, a complemento delle tematiche logistiche.

REGIONE PIEMONTE

Enrica Pejrolo, della Direzione Istruzione, Formazione e Lavoro, **Elisa Floredan** ed **Elena Valvassori**, dell'Agenzia Piemonte Lavoro, forniscono in primo luogo un quadro di sintesi dell'andamento della domanda di lavoro dipendente in Piemonte nelle filiere di logistica e mobilità-che hanno espresso un trend molto positivo dal 2014 al 2023.

Nel 2023 sono state 28.339 le persone assunte con un contratto dipendente, distribuite sul territorio in ragione dei mercati locali del lavoro (bacini di impiego). In merito alla distribuzione per livelli di qualificazione delle persone, l'8,2% ha riguardato le qualificazioni alte, il 33,3% quelle intermedie, il 58,5% quelle generaliste.

Per quanto concerne l'allineamento tra offerta di lavoro e fabbisogno assunzionale, nel 2023 in Piemonte su 190.728 persone che hanno reso la dichiarazione di immediata disponibilità si sono avute 132.940 (69,7%) persone che hanno dichiarato propensioni prevalenti nel settore della mobilità e della logistica. Inoltre, in generale, il numero di aziende che hanno registrato almeno un'assunzione si è incrementato nel tempo: +18,4% dal 2014 e +1,2% tra il 2023 e il 2022. Viene anche fornito un quadro delle principali *skills* richieste dai datori di lavoro.

Viene poi presentata una sintesi delle politiche attive del lavoro messe in atto dalla Regione, che riguardano anche la filiera della logistica, illustrando in particolare alcuni esempi di processo integrato di selezione, formazione, inserimento al lavoro di corrieri e autisti realizzato da Agenzia Piemonte Lavoro in collaborazione con i soggetti accreditati del territorio. In attuazione della L.R. n. 32/2023 sul sistema integrato tra orientamento permanente, formazione e lavoro, infatti, la Regione Piemonte, con Agenzia Piemonte Lavoro:

- promuove e valorizza le reti territoriali, attraverso il coinvolgimento attivo delle imprese degli stakeholders in particolare nel sistema delle Accademie di filiera;
- realizza azioni di orientamento permanente e precoce per accompagnare le scelte dei giovani, coinvolgendo anche le famiglie e i docenti;
- attua percorsi formativi flessibili, innovativi e personalizzati, con una revisione del Repertorio delle Qualificazioni e degli Standard formativi;
- promuove l'azione integrata dei servizi pubblici e privati finalizzata all'inserimento e al reinserimento di giovani e adulti nel mercato del lavoro e all'aggiornamento e qualificazione delle competenze.

Approfondimento:

Materiale Workshop 3

RegionePiemonte - *Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica.*

POLO LOGISTICA – GRUPPO FS ITALIANE

Giulia Gallo, Responsabile della Direzione Strategie e Sostenibilità di Mercitalia Logistics spa, sottolinea il nuovo approccio al mercato da parte dell'azienda, che con l'implementazione del modello LaaS (Logistics as a Service), modello di *business* innovativo che vede il Polo Logistica del gruppo FS porsi sul mercato come operatore multimodale di sistema, a copertura dell'intera *supply chain*, sta passando da una logica di *asset driven* ad una logica di *service driven*, favorendo l'integrazione dei processi digitali, l'interoperabilità dei sistemi e l'adozione di soluzioni innovative. In questa fase di trasformazione digitale, l'azienda sta realizzando una Piattaforma Integrata della Logistica (PIL)-che ha come obiettivo quello di creare un nuovo ecosistema di Polo, semplificando, armonizzando e digitalizzando i processi operativi. La piattaforma è intesa, quindi, come

un modello di integrazione dei sistemi, che agevola la condivisione dei dati e l'accesso alle informazioni (abilitatore del modello LaaS). Ne consegue, pertanto, l'intera re-ingegnerizzazione dei processi, partendo dall'ambito *Customer*, sulla profilazione e personalizzazione dei servizi, per passare all'ambito *Service* sulla gestione *end-to-end* del servizio di trasporto (pianificazione e gestione), ed infine all'ambito *Asset* relativamente alla gestione del ciclo di vita degli *asset*, anche attraverso l'introduzione di modelli predittivi e soluzioni innovative.

Per quanto concerne le figure professionali all'interno dell'azienda, le principali sono il Macchinista agente di condotta (1.811 – 26%), il Tecnico polifunzionale treno (694 – 10%), il Manovratore (273 – 4%) ed il Tecnico manutenzione rotabili (132 – 2%), che hanno percorsi formativi predefiniti, con formazione in aula e su macchina, ed inserimento lavorativo con varie forme contrattuali (contratto apprendistato professionalizzante, contratto t.d./t.i.).

Approfondimento:

Materiale Workshop 3

PoloLogisticaFS - *Digitalizzazione dei processi e formazione specifica degli operatori della logistica.*

ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE – GENOVA

Paola Vidotto, *Direttore dell'Accademia della Marina Mercantile*, sottolinea come la preparazione del "capitale umano" debba essere molto flessibile.

In particolare, l'Accademia aggiorna con continuità (al minimo annualmente) i diversi percorsi formativi a seguito di continui confronti con gli operatori portuali, logistici e le imprese coinvolte nella filiera al fine di orientare la formazione alle nuove esigenze del mercato. L'Accademia, inoltre, nell'avviare la collaborazione all'interno dei corsi con le aziende chiede un formale impegno all'assunzione di almeno il 75% dei ragazzi che hanno finito il percorso formativo anche se, ad oggi, tale percentuale supera il 95% a conferma dell'ottima qualità dei percorsi formativi impostati. In merito alla preparazione pratica degli allievi l'Accademia utilizza, in tutti i settori oggetto di corsi di formazione, i più recenti sistemi di simulazione che garantiscono una rappresentazione più possibile realistica della realtà quotidiana lavorativa con la creazione di situazioni limite con le quali il candidato si confronta e capisce come poterle affrontare e superare. Evidenzia come una condivisione con gli enti formativi delle regioni confinanti risulterebbe importante anche nell'ottica dell'ottimizzazione dei supporti alla formazione (simulatori).

Molta attenzione viene prestata alla formazione richiesta anche dalle nazioni confinanti, anche via mare (Nord Africa), ritenendo che debbano essere avviati protocolli di collaborazione utili alla preparazione degli allievi.

ENAIPI PIEMONTE – TORINO

Claudio Daniele, di *ENAIPI Piemonte*, evidenzia come il principale elemento innovativo dell'Accademia sia rappresentato dal ruolo delle imprese, che non sono semplici beneficiarie della formazione, ma sostengono l'intero progetto sia nel momento di ideazione e programmazione che in quello di erogazione vera e propria dell'iter formativo.

L'Accademia si configura, infatti, come una rete stabile e aperta composta da Agenzie Formative Accreditate, Imprese con capacità formativa rispetto alla filiera, Associazioni Datoriali e altri soggetti portatori di conoscenza tecnica-tecnologica o facilitatori rispetto al

raggiungimento degli obiettivi riferiti alle tipologie di intervento indicate dalla Regione Piemonte. In particolare, uno studio accurato che produca il repertorio delle competenze necessarie potrà declinare non solo le tipologie ma anche i contenuti e le durate necessarie al conseguimento delle stesse, tenuto conto che occorre indagare per le diverse tipologie di competenza, in modo particolare, i requisiti per l'accesso, il grado di qualificazione e gli obiettivi finali dell'apprendimento. Naturalmente la costruzione di questo repertorio non potrà che avvalersi di tutti i soggetti che si occupano a diverso titolo di capitale umano.

CIRCLE GROUP SPA – GENOVA

Alexio Picco, *Consigliere e fondatore di Circle*, ha evidenziato come risultato fondamentale fare informazione alle imprese sul contesto operativo/normativo attuale e sulle previste evoluzioni e poi impostare conseguentemente un idoneo percorso formativo.

In particolare con il progetto eFTI4EU che rappresenta la prima proposta a livello europeo ideata per attuare le disposizioni del Regolamento UE 2020/1056, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFreight Transport Information), con l'obiettivo di creare una rete logistica efficiente, nonché agevolare la digitalizzazione del trasporto merci attraverso la condivisione tra operatori privati e amministrazioni pubbliche delle informazioni in formato elettronico, si riguarda l'obiettivo di ridurre i costi amministrativi e di migliorare la condivisione dei dati tra i vari attori coinvolti nella catena di approvvigionamento.

Risulta evidente come, per arrivare alla minimizzazione dei costi amministrativi, per massimizzare l'efficienza, per una maggiore trasparenza e per ridurre l'impatto ambientale prodotto dalla documentazione cartacea dell'intera filiera, il sistema eCMR/eFTI dovrà essere adottato da tutti gli operatori del trasporto mentre, attualmente, la norma prevede l'obbligatorietà solo per le amministrazioni.

La qualità della formazione, impostata a valle dell'informazione alle imprese che si avvalgono degli sviluppi tecnologici previsti e della precisa definizione dei processi logistici, risulta elemento essenziale a garanzia dell'efficacia della stessa.

ALFA LIGURIA – GENOVA

Paolo Sottili, *Direttore Generale dell'Agenzia regionale per il Lavoro, la Formazione e l'Accreditamento*.

Nonostante non sia stato possibile procedere al collegamento da remoto per ragioni organizzative, ha comunque inviato in tempo reale la sua presentazione, di cui si riporta di seguito un estratto dei contenuti principali:

- -il monitoraggio dell'Osservatorio ligure del Mercato del Lavoro sui fabbisogni occupazionali e formativi nel settore trasporti e logistica, fa emergere 30 profili professionali in prevalenza legati al mondo della portualità, quali ad esempio il "tecnico delle spedizioni import-export", il "tecnico ferroviario polifunzionale", il "logistic manager in ambito portuale" e l'"operatore terminal polivalente";
- -due gli ITS all'interno delle "Academy" liguri nel settore trasporti e logistica: "Accademia italiana della Marina Mercantile" di Genova e "Nuove tecnologie per il

made in Italy” della Spezia; di sicuro rilievo per il settore anche l’ITS genovese “Tecnologie della comunicazione e dell’informazione – ICT”;

- -nell’ambito della formazione per disoccupati finanziata dal FSE+ 2021-2027, si ricordano: il “Piano dell’economia del mare e del Turismo” con un finanziamento di 5.000.000 €, che prevede come azione obbligatoria in capo ai soggetti proponenti il *matching* tra domanda e offerta al termine dell’attività corsuale; il bando “Formare per occupare” (5.000.000 €), con obbligo assunzionale in capo l’azienda di almeno il 60% degli idonei al termine della formazione; alcuni dei profili professionali previsti in uscita sono: tecnico doganalista, tecnico delle spedizioni, operatore polivalente per la nautica, autotrasportatore, marinaio di porto, addetto ai servizi logistici, operatore polivalente terminal portuale.

Per quanto concerne la formazione per occupati, finanziata sempre con risorse FSE+, si citano il bando “Formazione continua e permanente” (7.700.000 €) e il bando “Apprendistato professionalizzante” (6.235.837 €), che finanzia la formazione sulle competenze di base e trasversali; numerose sono le aziende del settore coinvolte nonché gli allievi formati al termine delle iniziative.

Si citano inoltre alcuni programmi e progetti in corso, come il programma “GOL” (Garanzia di Occupabilità dei Lavoratori), finanziato con fondi PNRR che propone attività formative in nell’ambito dei trasporti e della logistica della durata di 450 ore per le figure professionali di magazziniere e spedizionista, i progetti INTERREG con riferimento alle professioni della blue & green economy, nonché numerosi corsi a riconoscimento come quelli per “Addetti alla conduzione di carrelli elevatori semoventi”, “Addetti alla conduzione di piattaforme mobili elevabili” e “Addetti alla conduzione di gru su autocarro”.

infine, con riferimento all’orientamento giovanile si annoverano i progetti “Adotta un istituto”, rivolto agli istituti tecnici e professionali e “Ragazzi in azienda”, che vede come destinatari gli alunni delle scuole medie. Entrambi i progetti sono finalizzati a far dialogare il mondo della scuola con le imprese, riservando una particolare attenzione alle competenze tecnico-professionali e scientifiche, coinvolgendo diverse importanti aziende liguri operanti nel settore dei trasporti e della logistica.

A seguito degli interventi programmati sopra richiamati, il workshop ha raccolto ulteriori contributi, di cui si riporta di seguito la relativa sintesi:

ACCADEMIA MARINA MERCANTILE GENOVA

Paola Vidotto, *Direttore dell’ Accademia marina mercantile Genova*, con riferimento alla digitalizzazione, per una migliore gestione della *supply chain* nell’ambito del trasporto merci su gomma, sottolinea l’importanza di promuovere lo sviluppo e l’utilizzo condiviso tra le Regioni di simulatori “*digital twin*”, con attitudine al *problem solving*, al fine di effettuare test importanti in grado di coadiuvare la risoluzione di problemi reali che possono presentarsi all’interno della catena di approvvigionamento.

CONFARTIGIANATO IMPRESE PIEMONTE ORIENTALE

Rossano Denetto, *responsabile categorie trasporto e autoriparazione Confartigianato Imprese Piemonte Orientale*, ha promosso un osservatorio sul Piemonte Orientale (Novara - Biella - Vercelli) per agevolare maggiormente il punto di incontro tra i desiderata dei giovani e i fabbisogni delle aziende, con focus sulle aspettative giovanili nel settore.

L'adozione di simulatori che rappresentano sempre di più fedelmente i comportamenti reali dei mezzi è un elemento essenziale della formazione (guida sicura), anche in funzione del problema della reperibilità del personale di guida. Con riferimento alla carenza cronica di autotrasportatori, questa potrebbe essere ovviata anche con eventuale reclutamento fuori dai confini italiani, pensando però di offrire loro anche un alloggio.

POLITECNICO DI TORINO (DIGEP)

Guido Perboli, *professore del Politecnico di Torino (DIGEP)*:

Si parla di aziende di logistica, ma la logistica è diffusa e ramificata, con frequente dispersione delle competenze.

È necessaria una maggior integrazione con il territorio e un'informazione più diffusa.

Molte aziende stanno riportando "in house" alcune attività logistiche, ma senza risorse umane l'approvvigionamento delle merci non può essere assicurato.

SAIMARE SPA GENOVA

Bartolomeo Giachino, *Presidente SAIMARE SPA di Genova*:

ad oggi la mancanza di infrastrutture che garantiscano collegamenti veloci mette in seria difficoltà e influenzerà pesantemente i risultati attesi per il futuro.

La prima vera logistica è nata in Piemonte, con l'esternalizzazione della logistica di FIAT all'operatore TNT negli anni '60, ma parliamo ancora oggi di interventi infrastrutturali che sono in ritardo.

SITO LOGISTICA SCPA

Enzo Pompilio D'Alicandro, *Vicepresidente SITO SpA e Amministratore Delegato SITO LOGISTICA SCPA di Torino*:

il Nord Ovest sta subendo importanti trasformazioni infrastrutturali con oltre 50 mld€ di investimenti, che consentiranno di sfruttare al meglio la baricentricità dei nostri territori per i collegamenti con il nord Europa. Questi investimenti devono essere accompagnati da sistemi e indirizzi politici che, da una parte velocizzino il processo amministrativo di trasferimento delle merci, e dall'altra mirino a coinvolgere i ragazzi in età scolare con "pillole di competenza verticale", come si sta facendo, ad esempio, con l'istituto Ferrari e la strutturazione dell'orario basato su 4 giorni a scuola e 1 giorno in interporto; oppure si potrebbe pensare di far sì che un'impresa, con capacità formativa autonoma, possa offrire formazione anche al personale delle piccole imprese, al fine di accrescere tutta la filiera. Operativamente, si potrebbe pensare, come proposta organizzativa per il 2025, a costituire una consulta tra tutti i soggetti invitati al workshop, in modo da affrontare anche la tematica comune della formazione mirata in modo efficiente e unitario.

A margine dell'evento, è pervenuto, inoltre, un documento da parte della Federazione Autotrasportatori Italiani (FAI) che, tramite il Coordinamento delle Associazioni FAI del Nord-Ovest, ha inteso porre all'attenzione del tavolo alcune tematiche non solo di interesse dell'area del Nord-Ovest, ma anche di carattere nazionale. In particolare, è stato evidenziato come l'Area Logistica del Nord Ovest sarà protagonista di un'enorme opportunità di crescita grazie alla realizzazione di importanti progetti infrastrutturali quali, tra i più importanti e impattanti, la nuova diga foranea di Genova, il Terzo Valico, la Torino-Lione, i trafori ferroviari per l'attraversamento della Svizzera (Sempione e Lotschberg), che

porranno le condizioni per la realizzazione di uno dei più importanti nodi logistici europei, collegando il nord con il sud e l'ovest con l'est del Continente. Le nuove infrastrutture dovranno essere utilizzate in modo efficiente da parte degli autotrasportatori, cosa ad oggi non possibile a causa dei tempi di percorrenza diventati impossibili da programmare, a causa di significativi rallentamenti provocati anche da una scandalosa programmazione dei cantieri autostradali, che abbattano drasticamente la produttività e causano ritardi nella presa e nella consegna delle merci, con ricadute anche per la portualità e le piattaforme logistiche.

Viene auspicata una partecipazione attiva della Federazione nella valutazione degli aggiornamenti del pedaggio, nella predisposizione di un sistema di ristori agli operatori da parte dei concessionari autostradali, perché oggi la logistica richiede tempi certi e programmazione accurata delle spedizioni e degli arrivi delle merci, oltre a una previsione più accurata del costo del trasporto a seguito delle possibili interferenze sopra citate.

In riferimento al tavolo tematico coordinato dalla Regione Piemonte viene evidenziata la difficoltà, per le imprese, di reperire sul mercato del lavoro operatori qualificati. Tale problematica dovrebbe essere affrontata destinando fondi utili a sensibilizzare le scuole e le famiglie sull'esistenza di sbocchi occupazionali interessanti in un settore in forte espansione introducendo contributi per la formazione dei giovani operatori. Sotto quest'ultimo aspetto, si evidenzia, come, dopo molti anni di sperimentazione e insistenza, con il recente DDL Valditara è nata la nuova offerta formativa dedicata alla filiera tecnologico- professionale che propone, per la prima volta, un'offerta integrata che comprende, raccordandoli tra loro e riconoscendo pari dignità, i percorsi di istituti tecnici e professionali, i percorsi di istruzione e formazione professionale regionali o di enti accreditati dalle regioni e quelli degli ITS Academy. Il modello 4+2, cioè 4 anni di scuola secondaria superiore più 2 anni negli ITS Academy, previsto dal DDL Valditara, ha sulla carta le caratteristiche per soddisfare le necessità di risorse delle aziende, che però da parte loro devono giocare un ruolo attivo e non attendere soltanto che i giovani abbiano finito il percorso di studi, favorendo l'ingresso in azienda attraverso stage professionalizzanti, già durante i due anni di ITS Academy.

Infine, in merito alla digitalizzazione, servirebbero risorse aggiuntive al fine di fornire maggiore sostegno agli investimenti in sistemi informatici, alla dematerializzazione dei documenti cartacei e alla formazione degli addetti all'utilizzo del digitale in azienda.

Di seguito si riporta il link dove poter scaricare la documentazione del Workshop:

https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/10d859ab-204c-42db-8b30-fed10fa57bd7/WS_3.zip?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-10d859ab-204c-42db-8b30-fed10fa57bd7-pagoL6h

WORKSHOP 4

PORTUALITÀ MARITTIMA, CONNESSIONI AI PORTI E OTTIMIZZAZIONE DELL'OPERATIVITÀ E DEI CONTROLLI - IL NUOVO DPCM ZLS: PROSPETTIVE DI APPLICAZIONE

(a cura di Regione Liguria)

I lavori compiuti durante il workshop hanno sviluppato il tema presente nella scheda introduttiva, analizzando la normativa primaria e regolamentare (L. 205/2017 e DPCM 40/2024) in materia di Zone Logistiche Semplificate (ZLS) e le sue applicazioni pratiche, convergendo sulle problematiche operative e gli obiettivi, così contribuendo a sviluppare collaborazioni interistituzionali e con gli operatori del settore logistico, nonché una programmazione condivisa tra tutti i partecipanti.

Le parole maggiormente utilizzate sono state: collaborazione, sinergia di azioni, sviluppo logistico ed economico, digitalizzazione.

Gli interventi dei partecipanti hanno fornito indicazioni sulle prospettive di miglioramento dell'utilizzo delle aree ZLS, con riguardo alla pianificazione ed implementazione delle infrastrutture, dei trasporti, della logistica, mediante l'utilizzo della digitalizzazione e di soluzioni sostenibili a livello ambientale ed urbano.

La collaborazione tra enti pubblici, imprese ed associazioni, mira ad incentivare gli investimenti nazionali ed esteri nelle aree ZLS, con ricadute positive sull'economia regionale (e conseguentemente nazionale) sia a livello economico, che occupazionale, nonché ad attuare la riconversione e riqualificazione urbana dei territori interessati, anche a livello di impatto ambientale e di miglioramento della qualità dei servizi.

Punti da sviluppare sul tema ZLS del Protocollo d'Intesa:

- definire a livello interregionale – anche per il tramite di uno specifico tavolo di coordinamento - la creazione e la condivisione dei modelli e delle “buone pratiche” finalizzate ad un'applicazione uniforme della normativa su tutti i territori, anche a livello di gestione operativa delle ZLS.

Conclusioni:

- la normativa, di recente formazione (DPCM 40/2024 e DL 60/2024), è ancora in fase di approfondimento, al fine di realizzarne la più corretta applicazione pratica e nell'intento di stabilire, in collaborazione con tutte le regioni interessate, le “buone pratiche operative” da condividere ed applicare;
- occorre, inoltre, porre in essere un'attività di pianificazione delle azioni e degli interventi mediante un approccio innovativo, che preveda anche la partecipazione degli operatori del settore, in modo da raggiungere già in via preventiva un punto di incontro tra soggetti pubblici e privati, dal quale sviluppare l'azione amministrativa e gli interventi attuativi pratici che possano portare a risultati efficaci e concreti.

CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

Prof. Avv. STEFANO ZUNARELLI

L'Avv. **Stefano Zunarelli**, *Professore Ordinario di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università di Bologna*, ha presentato lo stato dell'arte delle Zone Logistiche Semplificate. In particolare, ha ricostruito il quadro normativo delle ZLS che si basa sul D.L. 91/2017, integrato da successive leggi, quali la L. 205/2017, la L. 160/2019 e il Regolamento Attuativo DPCM 40/2024.

La Legge di Bilancio 2018 (art. 1, commi 61-65, L. 205/2017) ha previsto l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) per attrarre investimenti nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, escluse dalle Zone Economiche Speciali (ZES). Le ZLS sono quindi nate per estendere i benefici delle ZES anche alle aree del Nord Italia, promuovendo lo sviluppo economico con incentivi concreti e procedure semplificate, con l'obiettivo complessivo di attrarre investimenti e favorire l'innovazione normativa e amministrativa.

Ogni regione può istituire una ZLS, con la possibilità di crearne due in presenza di porti interregionali. Le ZLS hanno una durata iniziale minima di 7 anni, prorogabile per altri 7, e vengono istituite tramite decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, in conformità a un piano di sviluppo strategico regionale. Le imprese operative all'interno delle ZLS possono beneficiare di agevolazioni fiscali e di procedure semplificate previste dalla legge statale ed integrabili dalle Regioni per favorire lo sviluppo economico e la competitività.

Sulla base del DPCM 40/2024, le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) devono soddisfare specifici requisiti ed includere almeno un'area portuale, insieme ad altre aree connesse economicamente, garantendo così un'integrazione funzionale tra le zone. Le ZLS possono essere composte da porti, aree retroportuali, piattaforme logistiche e interporti, ma sono escluse le zone residenziali. Inoltre, la superficie complessiva delle ZLS è soggetta ad un limite specifico per ciascuna regione, definito dall'Allegato 1 al DPCM 40/2024 in base a criteri prestabiliti per garantire un utilizzo efficiente e mirato delle aree coinvolte.

Il successivo D.L. 60/2024 ha introdotto un credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali realizzati all'interno delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS). Questa agevolazione, valida fino al 15 novembre 2024, prevede un budget complessivo di 80 milioni di euro per l'anno 2024. Le modalità di accesso al beneficio e i relativi criteri di controllo saranno stabiliti attraverso un apposito decreto ministeriale, garantendo così una gestione chiara e trasparente delle agevolazioni.

Il Prof. Zunarelli si è poi soffermato sui principali aspetti relativi alla perimetrazione territoriale e all'importanza del nesso economico funzionale con il porto, requisito che consente di ricomprendere nella ZLS anche aree territoriali tra loro non adiacenti. Inoltre, si è posta l'attenzione sui benefici attesi, la governance e l'autorizzazione unica. Infatti, le ZLS offrono numerosi benefici pensati per favorire lo sviluppo economico e la competitività delle imprese. Tra questi, vi sono le semplificazioni doganali e procedurali, che introducono agevolazioni per le operazioni di import/export, riducendo significativamente costi e tempi di transazione. Inoltre, le ZLS incentivano lo sviluppo delle infrastrutture logistiche, fornendo supporto al potenziamento di porti, interporti e aeroporti, migliorando così la connettività e la competitività delle aziende. Infine, le ZLS prevedono agevolazioni fiscali e crediti d'imposta, offrendo riduzioni fiscali e incentivi concreti per attrarre nuovi investimenti logistici e infrastrutturali.

Per quanto riguarda la governance delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) si evidenzia che è gestita da un Comitato di Indirizzo a livello locale e coordinata da una Cabina di Regia a livello statale, dotati di ampi poteri per realizzare e coordinare le politiche di sviluppo. Un elemento fondamentale è il Piano di sviluppo strategico, elaborato dalla regione e dall'Autorità di Sistema Portuale (ADSP), che deve essere allegato alla proposta di istituzione della ZLS.

Per favorire la semplificazione amministrativa, le ZLS prevedono il rilascio di un'autorizzazione unica per l'investimento, che riduce notevolmente i tempi e snellisce le procedure. Gli investimenti ammissibili nelle ZLS comprendono l'acquisto di macchinari, impianti, attrezzature, terreni e l'ampliamento di immobili funzionali all'attività produttiva. Tutte le imprese possono accedere a queste misure, ad eccezione di quelle operanti nei settori siderurgico, carbonifero, trasporti, energia, credito e assicurazioni. Queste iniziative rappresentano un modello replicabile per altre regioni interessate a sviluppare strategie di attrazione per gli investimenti nei propri territori.

Tra le principali semplificazioni amministrative, figurano: la riduzione dei tempi per autorizzazioni ambientali, paesaggistiche e di costruzione; l'uniformità della modulistica con una gestione centralizzata attraverso piattaforme digitali; e l'interoperabilità tra i sistemi informativi, che facilita il dialogo tra enti e accelera i processi.

Infine, il Prof. Zunarelli ha esaminato alcune misure predisposte nell'ambito del PR FESR 2021-2027 dalla Regione Veneto che possono costituire dei modelli per le altre regioni interessate ad attrarre investimenti nazionali ed esteri *ad hoc* per i propri territori: la Regione Veneto ha destinato 30 milioni di euro per sostenere la competitività delle PMI e delle Mid-Cap, con interventi specifici per la ZLS Porto di Venezia-Rodigino pari a 14 milioni di euro.

Il PR FESR 2021-2027 della Regione Veneto include diverse iniziative per promuovere lo sviluppo delle ZLS, come:

- il Fondo di Rotazione per la Transizione, che offre finanziamenti tra 20.000 e 500.000 euro per l'acquisto di macchinari, nuove tecnologie e progetti di transizione green;
- il Bando PIF (Progetti Integrati di Filiera), che supporta l'internazionalizzazione delle PMI attraverso attività gratuite, come la partecipazione a fiere, e contributi a fondo perduto.

Approfondimento:

Materiale Workshop 4

Zunarelli- *Le Zone Logistiche Semplificate - Lo stato dell'arte.*

SPEDIPORTO

La Dott.ssa **Azzurra Scasso**, *Legal & General Affairs office Spediporto*, ha presentato il progetto denominato "Green Logistic Valley". Il progetto, ideato da Spediporto, punta al rilancio del territorio genovese della ValPolcevera, attraverso la sua riqualificazione industriale e urbana, che potrà avere significative ricadute sulla migliore qualità della vita degli abitanti del territorio.

Il progetto:

- si ispira fortemente a principi di sostenibilità urbana, ambientale ed energetica ed è volto a favorire il rilancio del sistema manifatturiero e logistico, considerato come uno strumento a servizio del territorio, nonché lo sviluppo di un'agricoltura sostenibile attraverso l'adozione di sistemi innovativi come l'aeroponica (una tecnica di coltivazione senza terreno che offre numerosi vantaggi in termini di efficienza e sostenibilità);
- si fonda su principi della "vertical farm" prevedendo forme di coltivazione aeroponica, già attuate in via sperimentale in alcuni progetti pilota (ad es. la coltivazione aeroponica in serra del basilico) che favoriranno un utilizzo sostenibile delle risorse (acqua ed energia) con particolare attenzione all'economia circolare,

- all'uso di energia rinnovabile, alla sicurezza alimentare e alla sostenibilità ambientale in attuazione degli obiettivi dell'UE 2030, una maggiore inclusione sotto il profilo occupazionale promuovendo l'inserimento di giovani imprenditori agricoli con l'obiettivo di combattere la disoccupazione e ridurre gli squilibri sociali, la possibilità di valorizzare le eccellenze del territorio ed essere esportati nei mercati internazionali, avvalendosi delle reti di comunicazione e trasporto proprie delle ZLS;
- mira a posizionare Genova come un centro logistico di rilevanza europea, puntando su diversi aspetti strategici, tra cui, oltre alla riconversione ecologica della ValPolcevera: l'implementazione ed il potenziamento delle infrastrutture e dei trasporti come il collegamento al Corridoio ferroviario Reno-Alpino (parte della rete europea Ten-T), il prolungamento della metropolitana e la costruzione di nuovi raccordi autostradali, nonché interventi che includano la realizzazione di progetti di rigenerazione urbana nell'area.

Approfondimento:

Materiale Workshop 4

Spediporto - *GREEN LOGISTIC VALLEY*

REGIONE LIGURIA

L'Avv. **Cinzia Caviglione**, *funzionario di Regione Liguria*, ha portato l'esperienza della propria Regione nell'attività di preparazione ed avvio delle ZLS. Nel suo intervento, ha fornito i dati relativi ai finanziamenti a valere sul FESR erogati da Regione Liguria nel 2024 alle PMI del settore logistico. In particolare, Regione Liguria nel 2024 ha emanato due bandi con finanziamenti a fondo perduto al 50% per le PMI della logistica intesa in senso lato, comprensiva dell'autotrasporto merci. Il primo bando ha previsto l'erogazione di € 1.800.000 per la digitalizzazione della logistica, mentre il secondo bando ha previsto l'erogazione di € 2.950.000 per digitalizzazione, marketing, acquisto di veicoli a propulsione alternativa e mezzi di banchina. Il totale delle domande pervenute per i due bandi è stato di n.66, tutte accolte per il primo bando, mentre per il secondo bando alcune sono ancora in istruttoria. Il totale finanziato è stato pari ad € 4.750.000 per cui sono stati attivati investimenti per € 9.500.000. Il dato di particolare interesse è che in entrambi i bandi era stato previsto come requisito premiale, a parità di punteggio, che le PMI richiedenti fossero situate su territori in area ZLS, cosicché 1/3 delle domande è effettivamente stato formulato da PMI presenti in aree ZLS.

Sotto il profilo del territorio, nell'evidenziare le peculiarità morfologiche della Regione Liguria (unica regione italiana in cui sono presenti due ZLS), l'Avv. Caviglione ha descritto come il territorio delle due ZLS di Genova (pari ad ettari 1.074,91) e della Spezia (pari ad ettari 489,09) si estenda anche ad aree di regioni limitrofe (Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna), così come espressamente previsto dal c.d. "Decreto Genova" (art. 7 del D.L. 109/2018 convertito nella L. 130/2018, poi modificata dalla L. 156/2021) e come consentito dalla L. 205/2017, previsione confermata dal DPCM 40/2024, anche grazie all'applicazione del concetto di "nesso economico-funzionale" ed alla stipula di appositi accordi.

Con riferimento alle autorizzazioni uniche, sono state descritte, dal punto di vista pratico-esecutivo, le procedure per la presentazione delle domande con allegata documentazione allo Sportello Unico digitale (in fase di istituzione) e la loro lavorazione tramite svolgimento di Conferenza di Servizi istruttoria, che, a regime, sarà gestita principalmente dalle ADSP, mentre nelle more verrà svolta dai singoli SUAP territorialmente competenti.

In ogni caso l'Autorizzazione unica verrà rilasciata, a conclusione della Conferenza di servizi, dal competente settore di Regione Liguria, sulla base di criteri predefiniti. Infine, sono stati illustrati alcuni progetti di ulteriore semplificazione (amministrativa, fiscale e di contenzioso) che la Regione Liguria sta valutando di sviluppare.

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE

L'Ing. **Federica Montaresi**, *Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale*, ha posto l'accento sull'importanza della collaborazione tra le istituzioni per lo sviluppo delle ZLS, che trovano concreta esemplificazione proprio nei procedimenti relativi al rilascio delle autorizzazioni uniche. Con riferimento alle peculiarità del territorio spezzino, l'Ing. Montaresi ha ricordato che la ZLS della Spezia comprende, oltre al retroporto di S. Stefano Magra, anche aree esterne al territorio di Regione Liguria, frutto di accordi intercorsi con la Regione Emilia-Romagna e la provincia di Parma. Nel suo intervento è stata inoltre sottolineata l'importanza della digitalizzazione e dell'applicazione delle tecnologie informatiche per favorire il flusso delle merci all'interno dei territori delle diverse regioni coinvolte.

Il Dott. **Emanuele Profice**, *funzionario di ADSP del Mar Ligure Occidentale*, ha evidenziato la necessità di intercettare la domanda proveniente dai paesi d'oltralpe (Svizzera, Austria e Germania) attraverso lo sviluppo di adeguati servizi intermodali sulla direttrice della rete di trasporti TEN-T. Inoltre, ha richiamato l'importanza di stimolare gli investimenti e le attività logistiche e portuali in una prospettiva allargata, che tenga conto di semplificazioni e incentivazioni ulteriori rispetto a quelle stabilite dalla normativa primaria.

CONFINDUSTRIA LIGURIA

Il Dott. **Leopoldo da Passano**, *Responsabile Area Sviluppo Economico e Territoriale, Economia del mare*, ha sottolineato l'importanza strategica del tema infrastrutturale, sia sotto il profilo materiale (sviluppo della rete ferroviaria e stradale per la movimentazione delle merci) che immateriale (digitalizzazione dei processi e nuove tecnologie), per rendere più efficiente il dialogo tra gli attori coinvolti. Infatti, il pieno successo delle ZLS è strettamente legato alla creazione di un sistema efficiente e di sinergie forti tra Istituzioni, Enti e Stakeholder privati coinvolti. Nel sottolineare l'importanza che le imprese riconoscono alle misure di semplificazione amministrativa previste dalla disciplina ZLS, Da Passano ha anche aggiunto che il territorio è già stato capace di attrarre investimenti e che, grazie alla ZLS, sarà importante adoperarsi per continuare a mantenerli radicati sul territorio. Nelle sue considerazioni finali, ha fatto riferimento allo sviluppo del settore manifatturiero che si è realizzato già nell'area portuale di Genova.

A conclusione dei lavori è intervenuto il Dott. **Carlo Bianchessi**, *dirigente dell'Unità Organizzativa Competitività e Sostenibilità di Imprese, Ecosistemi e Filiere e Rapporti Istituzionali di Regione Lombardia*, che ha aggiornato i partecipanti sugli sviluppi delle ZLS in Regione Lombardia.

Infatti, il territorio lombardo non rientra soltanto nell'area che fa capo alla ZLS di Genova, ma è sede della ZLS relativa ai porti fluviali di Cremona e Mantova. Grazie anche al nesso economico funzionale previsto dalla normativa ZLS, è prevista l'estensione del territorio della ZLS Lombardia fino ad includere gli aeroporti di Linate e, soprattutto Malpensa per quanto riguarda i volumi di traffico delle merci movimentate.

Anche il Dott. Bianchessi ha sottolineato la necessità di rafforzare la sinergia con tutte le regioni coinvolte nei progetti di sviluppo delle ZLS (Piemonte, Liguria).

Di seguito si riporta il link dove poter scaricare la documentazione del Workshop:

https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/1d4dc872-5c29-47d6-b8d1-2193480c95ac/WS_4.zip?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-1d4dc872-5c29-47d6-b8d1-2193480c95ac-pagoL6k