

**PIANO LOGISTICA 2011-2020**  
**PRIME MISURE DI ATTUAZIONE**  
**INTRODUZIONE**

**I Paesi che negli ultimi anni sono cresciuti di più disponevano di una logistica che, oltre a rendere più competitiva il sistema economico, svolgeva un importante ruolo di “driver” di sviluppo. Una recente ricerca di Colliers afferma che nel prossimo decennio il mercato logistico europeo crescerà a ritmo esponenziale ma nessuno, fra i principali hub stimati in espansione, si colloca in Italia, a meno che non interveniamo tempestivamente.**

**Il lavoro portato avanti dalla Consulta in questi 18 mesi si è ispirato a cercare azioni che possano permettere la riduzione di 10 punti anno della inefficienza logistica (valore 4 miliardi di euro), e al contempo l'aumento della capacità di attrazione dei traffici commerciali attraverso i nostri porti.**

**Per questi motivi**, la elaborazione delle Linee programmatiche del PNL 2011-2020, ha coinvolto in un centinaio di incontri circa 5000 operatori logistici e managers pubblici e privati del Paese. Il confronto è stato inoltre esteso anche a livello locale presso le Autorità portuali, gli interporti e le Camere di Commercio.

Questo lavoro di “ascolto” e di confronto ci ha portato ad esaminare, come mai prima, i tanti aspetti della inefficienza logistica che costa al nostro sistema economico e produttivo, oltre che una ridotta competitività settoriale, una minore crescita complessiva del Paese, considerato il forte impatto che il settore ha sul PIL.

Il confronto ha consentito alla Consulta per l'Autotrasporto e per la Logistica di fare un elenco completo e dettagliato delle Azioni necessarie per tagliare, in un arco decennale, quella che è stata definita una vera e propria **"tassa"** sul sistema economico italiano e, allo stesso tempo, di “stralciare” le azioni che abbiamo individuato come prioritarie ed immediate, alcune delle quali sono a “costo zero”.

Questo lavoro di scala nazionale si è svolto in concomitanza con la decisione della Commissione Europea che il 19 ottobre 2011 ha scelto i 10 Corridoi strategici per una rete di trasporti che colleghi nel modo più efficiente l'Europa a 27. La rete che costituisce l'ossatura dell'Europa economica e politica dei prossimi anni. Con questa convinzione, abbiamo provveduto, attraverso la collaborazione dell'Università Bocconi e dell'ISTIEE, **all'aggiornamento del Piano**, considerando che di 10 corridoi, ben 4, oltre alle autostrade del mare, attraversano e si incrociano nel nostro Paese, offrendoci l'opportunità di realizzare, nell'arco dei prossimi 15 anni, un sistema ferroviario che ci consenta di travalicare le Alpi più agevolmente, senza penalizzare ulteriormente l'autotrasporto con misure restrittive della circolazione, che finora si sono rivelate inefficaci sotto il profilo ambientale e, al contempo, penalizzanti per l'intera economia.

È attorno ai grandi assi ed ai nodi strategici di scala europea che il Paese deve lavorare nei prossimi anni e impegnarsi nella attuazione delle infrastrutture strategiche, anche per assicurare il collegamento dei grandi corridoi con la nostra rete portuale e interportuale, nella logica sia del *core network* che del *comprehensive network*. Le indicazioni, chiare e puntuali, contenute nel Piano della Logistica 2011-2020 possono essere di supporto per realizzare finalmente la più Grande Area Logistica del Sud Europa, capace di rafforzare la capacità di attrazione dei nostri porti e in particolare di quelli del Nord Tirreno e del Nord Adriatico.

La recentissima approvazione, da parte dell'Unione europea, dell'impiego dei project bond per la realizzazione di infrastrutture, prioritariamente anche di trasporto, è un'occasione da non perdere.

Rendere più efficiente il nostro sistema logistico significa anche creare un sistema di gestione efficiente, a partire dai controlli che avvengono nei porti o nei sistemi logistici portuali (anche per facilitare l'attuazione dell'art. 46 del decreto legge 201/2011). Questa è la chiave per evitare la deviazione dei traffici dalla portualità italiana a quella di altri Paesi, con perdita di notevoli introiti fiscali e di attività logistiche e trasportistiche.

Le proposte che vengono presentate, che comunque hanno bisogno di un organico completamento in sede amministrativo-giuridica, sono state elaborate per dare risposte nel modo più appropriato alla prima parte della Direttiva 2012 del Ministro Passera, che ci ha chiesto di indicare le azioni in grado di produrre effetti concreti e a breve. Abbiamo privilegiato le azioni che, oltre ad essere ritenute prioritarie dal dibattito in seno alla Consulta, sono quelle che il mondo

logistico italiano ritiene maggiormente in grado non solo di aumentare l'efficienza del nostro sistema logistico, ma anche di dare un contributo concreto alla maggiore crescita economica del Paese. Per quanto riguarda l'importante tema della autonomia finanziaria dei porti, condividiamo la soluzione prevista nel decreto sullo sviluppo delle infrastrutture messo a punto dal Vice Ministro Ciaccia.

**La novità dell'approccio adottato dalla Consulta con queste prime misure per l'attuazione del Piano nazionale della logistica sta nelle proposte di norme** che accompagnano le proposte e che, se accolte dal Governo, con tutti gli aggiustamenti possibili, **possono introdurre da subito i cambiamenti utili per il Paese.**

## 1. Sportello unico doganale

Tenuto conto del "lavoro in corso" sul tema, la Consulta ha ritenuto non più rinviabili azioni concrete per realizzare lo Sportello unico doganale. Infatti, nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, una posizione geografica favorevole non è da sola sufficiente per attrarre e sviluppare flussi commerciali, se questo asset naturale non è sostenuto da procedure di controllo mirate ed efficaci.

Le inefficienze ascrivibili a tali aspetti provocano una notevole dilatazione dei tempi di sosta delle merci nelle strutture portuali, aeroportuali, interportuali e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con ingente dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei, oltre a non consentire agli operatori logistici mondiali, come è stato confermato al congresso mondiale di logistica del 14 maggio 2012, di avere certezze nei tempi di trasporto.

Il costo di tali inefficienze è stato quantificato in almeno **2 miliardi di euro annui** (ma se consideriamo i traffici persi a favore dei porti del Nord Europa supereremmo i 5 miliardi di Euro), in termini di movimentazioni all'interno dei terminal, di costi di carico e scarico, di ulteriori spese di stoccaggio delle merci, con incrementi di costi di trasporto, assicurativi e bancari, generati dai ritardi nello svincolo delle merci.

Vanno inoltre considerati i benefici effetti che si avrebbero nel settore della logistica in termini occupazionali, per il volume dei traffici che si svilupperebbe se le operazioni portuali rimanessero radicate sul territorio italiano e fossero, quindi, assicurate da operatori nazionali.

Le proposte normative avanzate tendono ad accelerare gli effetti positivi dello sportello unico e a dare segnali di cambiamento al mercato della domanda di trasporti mondiale .

## 2. Distribuzione urbana delle merci.

Il tema della distribuzione urbana delle merci per gli operatori è il secondo argomento strategico. Gli approfondimenti operati, sulla base della Direttiva del Ministro, confermano la validità dell'analisi delle linee del Piano della Logistica del 2010, che ne ricostruisce la fisionomia nelle sue fondamentali articolazioni di domanda e di offerta, dimensione, filiere, impatto sulla qualità urbana, costi sociali ed economici.

Il 28 marzo 2011 la Commissione europea ha adottato il nuovo Libro bianco sui trasporti con una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale fino al 2050 con uno specifico focus sulle città e sulle conurbazioni complesse. Il documento individua tre obiettivi per abbattere le emissioni, che si dovranno ridurre del 60%: migliorare l'efficienza dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili, ottimizzare le prestazioni della catena logistica multimodale e puntare sull'uso efficiente delle infrastrutture grazie ai sistemi di gestione informatizzata del traffico.

**Attualmente in Italia gli oltre ottomila Comuni operano in difformità** per regolare l'accesso ai centri urbani e, nella maggior parte dei casi, in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità).

Inoltre, si sta progressivamente diffondendo l'utilizzo, da parte delle Amministrazioni comunali, di piattaforme logistiche per il prelievo/recapito di merce e corrispondenza all'interno di aree ZTL. A tali piattaforme viene conferito, in alcuni casi, il diritto di operare in esclusiva dentro l'area ZTL,

obbligando tutte le imprese di trasporto ad avvalersi di tali piattaforme sia per la consegna della merce che per il prelievo e prefigurando una possibile violazione delle norme poste a tutela della concorrenza.

**Le norme proposte, a costo zero**, intendono definire linee guida di scala nazionale, per avviare politiche di gestione del traffico e di utilizzo del territorio, in grado di ottimizzare la mobilità delle merci, evitare decisioni localistiche e distorsive delle logiche di mercato, superare restrizioni generalizzate alla circolazione di veicoli commerciali di portata limitata ed a basso impatto ambientale, favorendo in tal modo anche il ricambio del parco veicolare.

### **3. Franco fabbrica- franco destino.**

Per il tema del franco destino, alternativo al franco fabbrica, molto diffuso nel nostro Paese, viene ipotizzata una soluzione che porti a modificare i comportamenti della committenza industriale in genere, con la prospettiva di mettere a punto una proposta percorribile sul piano delle compatibilità di bilancio e sostenibile a livello comunitario, come strumento strategico adeguato, volto ad un obiettivo ben definito di interesse comune.

In effetti, il dibattito in corso nella Consulta ha fatto emergere non poche difficoltà di applicazione di un eventuale provvedimento di sostegno economico alle imprese che optino per il franco destino, sia per il suo impatto in termini fiscali-finanziari, sia per la necessità di verificarne la coerenza con la disciplina in materia di aiuti di Stato.

Tuttavia, è nostra convinzione che l'attenzione per l'equilibrio dei conti pubblici e il rispetto della normativa comunitaria non possano far venir meno la valutazione dei benefici di politica economica, e anzi debbano indurci a trovare soluzioni normativamente inattaccabili e capaci di minimizzare l'impatto sulla finanza pubblica.

È per questo che sottoponiamo intanto all'attenzione del Governo questa tematica, con un'ipotesi di norma che ci riserviamo di approfondire e di affinare.

### **4. Riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto e dei tempi attesa al carico e allo scarico.**

Un altro punto che merita attenzione è quello dell'efficientamento del settore dell'autotrasporto. Nel dibattito sul Piano, unanime è il consenso sulla necessità di una evoluzione verso un processo industriale di questo settore, vera "spina dorsale dell'economia" che rappresenta l'80 % del trasporto di merci nel mercato comunitario e l'1,6 % del PIL dell'Unione Europea.

Questa evoluzione "passa" anche attraverso il parallelo efficientamento dei servizi, operando in primo luogo sulla "riduzione" dei ritorni a vuoto e dei tempi di attesa al carico e scarico.

Considerando che la catena logistica è sostenuta da un link continuo tra i diversi attori, garantito dagli strumenti di informazione, i servizi telematici di supporto all'autotrasporto dovranno porre in grado gli autotrasportatori di dialogare con operatori logistici e gestori delle infrastrutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali, in linea con la strategia comunitaria di promozione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti.

In sostanza, gli approfondimenti in corso in sede di Consulta si prefiggono l'obiettivo di allungare la catena del valore del sistema telematico, aiutando il settore dell'autotrasporto, che è il più frazionato, a dotarsi di strumentazioni telematiche adeguate a bordo del veicolo.

## LE 4 PROPOSTE OPERATIVE

### PROPOSTA 1) LO “SPORTELLO UNICO DOGANALE”: IL PERCORSO POSSIBILE

Nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, una posizione geografica favorevole non è sufficiente, da sola, per attrarre e sviluppare flussi commerciali, se questo *asset* naturale non è sostenuto da procedure di controllo mirate ed efficaci.

Le inefficienze ascrivibili a tali aspetti provocano una dilatazione dei tempi di sosta delle merci nelle strutture portuali, aeroportuali, interportuali e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con ingente dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei, oltre a non consentire agli operatori logistici mondiali di avere certezze nei tempi di trasporto.

Il costo di tale inefficienza è stato quantificato in almeno 2 miliardi di euro (ma se consideriamo i traffici persi a favore dei porti del Nord Europa supereremmo i 5 miliardi di Euro), in termini di movimentazioni all'interno dei terminal, di costi di carico e scarico, di ulteriori spese di stoccaggio delle merci, con incrementi di costi di trasporto, assicurativi e bancari generati dai ritardi nello svincolo delle merci. Basti pensare che in Italia, a differenza di altri paesi dell'Unione, esistono ben 18 organismi controllori che, spesso, si sovrappongono nei relativi interventi: come testimoniato dall'indagine “Doing Business” della Banca Mondiale, ci troviamo così agli ultimi posti nella classifica dei Paesi UE di efficienza delle procedure transfrontaliere.

Questa situazione induce, infatti, molti operatori logistici e commerciali italiani a spostare parte delle loro attività operative in altri Paesi dell'UE meglio organizzati sotto il profilo amministrativo-procedurale.

Il fenomeno della distorsione di traffico verso altri Stati membri dell'UE (nordeuropei e confinanti, quali la Slovenia) rappresenterebbe, secondo alcune stime, circa il 30% del totale dei traffici destinati al bacino di utenza del nostro paese.

Se le suddette operazioni rimanessero radicate nel territorio italiano, con conseguente sviluppo del volume dei traffici si avrebbero benefici effetti nel settore della logistica, anche in termini occupazionali.

La situazione può essere corretta rapidamente se si dà effettiva attuazione allo sportello unico doganale (previsto dal Reg. CE n. 450/2008 e dalla legge 350/2003 e relativo DPCM n. 242 del 4/11/2010), attraverso una serie di misure di coordinamento degli uffici e di efficientamento delle risorse disponibili, quali:

- organizzazione più flessibile dell'organico doganale, in modo da assicurare la piena operatività (H24), come peraltro già avviene in altri Stati membri dell'Unione europea;
- allineamento degli orari di servizio di tutti gli organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci, in particolare presso i punti di ingresso ed uscita delle merci dal/nel territorio italiano, accorpandoli tutti, ove possibile, in uno stesso luogo (creazione di centri polifunzionali di servizi);

La "questione" dello sportello unico (SU), considerato dal Piano della Logistica tra le azioni con maggiore priorità strategica, apre il dibattito su un ventaglio di temi che vanno al di là di quella che può essere interpretata come una semplice questione di "tecniche procedurali".

In effetti la reale posta in gioco, se così possiamo chiamarla, è la ricerca e la definizione di nuovi assetti organizzativi del sistema portuale ed aeroportuale, con l'obiettivo di facilitare i flussi commerciali con l'estero, sull'esempio di quanto sta accadendo in particolare nei porti del Nord Europa ove si è ormai radicato il concetto di Port Community.

Se pensiamo alla situazione italiana, attori delle nostre politiche portuali in modo specifico devono puntare non solo sugli aumenti di capacità (banchine più ampie e fondali più profondi) per attrarre maggiori volumi di traffico, ma devono aver prima risolto i problemi della gestione delle informazioni e dello snellimento delle procedure.

Lo sportello unico permette agli operatori del commercio estero di completare il ciclo documentale richiesto per le operazioni in import/export, facendo pervenire le informazioni necessarie alle varie Amministrazioni dello Stato (es. Dogana, Sanità, ecc.) attraverso un'unica struttura, passando da un ambiente basato su sistemi, non dialoganti tra loro, ad uno in grado di connettere i vari sistemi gestiti dai singoli operatori privati e dalle Amministrazioni dello Stato.

Le Dogane, in virtù del loro ruolo preminente nel controllo dei flussi di merci oggetto di interscambio internazionale, occupano una posizione "privilegiata": è per questo che, già oggi, spetta a questa amministrazione ricevere, raccogliere ed ordinare tutte le informazioni necessarie alla realizzazione delle formalità amministrative connesse ad un'operazione di commercio estero, per poi smistarle alle altre Amministrazioni competenti.

Queste funzioni vanno integrate nell'ambito del sistema telematico doganale "AIDA" (Automazione Integrata Dogane Accise), un sistema interattivo che già assicura il dialogo tra gli operatori privati e la Dogana, e che dovrebbe essere interconnesso ai sistemi informatici in uso da parte delle altre Amministrazioni.

## **ipotesi di norma : articolo ad hoc**

### **"Sviluppo della logistica e potenziamento dell'intermodalità "**

#### **Comma 1**

*"Al fine di semplificare ed accelerare le procedure preordinate all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione delle merci, l'Agenzia delle Dogane consente la presentazione anticipata della dichiarazione doganale di cui all'articolo 4 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010, n. 242, in pendenza delle procedure di rilascio delle autorizzazioni e certificazioni richieste dalle altre Amministrazioni competenti. In tal caso, lo svincolo delle merci è subordinato al rilascio, da parte delle amministrazioni interessate, delle autorizzazioni e certificazioni necessarie ai fini del loro sdoganamento".*

#### **Comma 2**

*"All'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, aggiungere i seguenti periodi:*

*Con determinazione del Direttore dell'Agenzia delle dogane sono individuati gli uffici doganali in cui l'operatività di cui al precedente periodo è assicurata anche per l'espletamento dei controlli e delle formalità inerenti le merci che circolano in regimi diversi dal transito. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (o del Ministro dell'Economia e delle Finanze)<sup>1</sup>, su proposta del Direttore*

---

<sup>1</sup> **Verificare con l'ufficio legislativo del Ministero proponente.**

*dell'Agenzia delle Dogane, è individuato il contingente di personale aggiuntivo occorrente, da reperire nell'ambito della Pubblica Amministrazione, senza maggiori oneri per lo Stato.*

*Al fine di massimizzare l'efficienza delle predette operazioni nelle aree portuali e in quelle facenti parte del sistema logistico come definito dall'art. 46 del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con Legge 22 dicembre 2011, n. 214, le Autorità Portuali, a valere su risorse proprie, possono esercitare poteri sostitutivi e stipulare convenzioni di scopo con tutte le amministrazioni interessate, anche prevedendo il ricorso a forme di flessibilità del lavoro e all'assunzione di personale, nonché contribuendo agli eventuali maggiori oneri per l'impiego di personale proveniente da altre amministrazioni pubbliche, di cui al periodo precedente."*

## **Relazione illustrativa**

I commi 1 e 2 della proposta di modifica hanno lo scopo di incentivare la collaborazione tra le Amministrazioni preposte alla definizione del procedimento doganale.

**Il comma 1** consente un'attuazione anticipata dello Sportello Unico Doganale, senza attendere il termine ultimo previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010, n. 242, per rispondere alle richieste sempre più pressanti da parte degli operatori commerciali in materia di snellimento delle formalità amministrative legate all'effettuazione delle operazioni di interscambio internazionale. In sostanza, si attribuisce all'Agenzia delle dogane il potere di autorizzare una presentazione anticipata della dichiarazione doganale, in modo da evitare disagi gravi agli operatori per via delle soste e movimentazioni aggiuntive a cui sono soggetti i container nei porti, negli aeroporti e negli interporti, qualora le merci in essi contenute debbano attendere il rilascio di tutte le autorizzazioni e certificazioni prescritti per il loro sdoganamento. Ipotesi quest'ultima che potrebbe indurre gli operatori nazionali a preferire altri Stati membri dell'UE per l'instradamento dei loro traffici commerciali. Da tempo infatti tali operatori lamentano tali ritardi dovuti all'eccessiva segmentazione di competenze fra più organi delle amministrazioni dello Stato.

L'anticipo dello sdoganamento delle merci all'atto di presentazione della dichiarazione doganale sarebbe possibile ogni volta che lo svincolo di tale merce è subordinato all'ottenimento di certificazioni, autorizzazioni, nulla osta ed altri permessi particolari, il cui rilascio compete ad organi di controllo diversi dalle dogane, e che non sono ancora nella disponibilità dell'operatore. Lo svincolo, in tal caso, sarebbe possibile a condizione che l'amministrazione doganale abbia la certezza che le pratiche per il rilascio di tale certificazione sono state utilmente espletate dall'operatore e che il loro rilascio è in corso.

**Il comma 2** si propone di ottenere una maggiore rispondenza tra l'operatività del momento doganale e le esigenze dei moderni traffici commerciali, che necessitano di servizi doganali H24 sette giorni su sette. Nonostante la telematizzazione, per garantire sulle 24 ore la ricezione e il trattamento delle dichiarazioni in import e in export e degli altri documenti necessari per lo svincolo delle merci occorrerebbe rinforzare le principali dogane italiane (portuali, aeroportuali e dell'interno) razionalizzando la distribuzione sul territorio degli oltre 9.000 dipendenti delle dogane. Questo processo incontra peraltro ostacoli di tipo normativo e sindacale, di non facile superamento, per cui, viste anche le carenze infrastrutturali e le disfunzioni burocratiche del sistema logistico italiano, si stanno progressivamente determinando distorsioni di traffico verso dogane di paesi europei più efficienti. Solo in termini di diritti doganali, al netto delle risorse proprie dell'UE, e senza contare l'indotto trasportistico e delle lavorazioni logistiche, questo dirottamento provoca un danno diretto e immediato per l'Erario stimabile intorno a 1 miliardo di euro l'anno.

Inoltre, per assicurare maggiore tempestività ed efficacia agli obiettivi di tale norma nelle strutture portuali e in quelle facenti parte dei sistemi logistici individuati ai sensi dell'art. 46 del decreto legge 20/2011 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), in quanto maggiormente interessate dai traffici merci internazionali, è prevista la facoltà, per le Autorità Portuali, di ricorrere, con risorse proprie ed ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, a

forme di flessibilità del lavoro e all'assunzione di personale, anche attraverso il contributo agli eventuali maggiori oneri per l'impiego di personale proveniente da altre amministrazioni pubbliche.

La norma che si propone non comporta maggiori oneri per il bilancio dello Stato per l'eventuale personale aggiuntivo (stimato in 300-400 unità), che sarebbe reperito nell'ambito della Pubblica Amministrazione, ove sono in programma –come è noto- ben più rilevanti riduzioni di organico in diversi settori, come, ad esempio, l'Amministrazione Militare. Il relativo contingente sarebbe individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, o del Ministro dell'Economia e delle Finanze (la scelta viene rimessa all'Ufficio Legislativo), su proposta del Direttore dell'Agenzia delle Dogane.

Altrettanto dicasi per la facoltà attribuita alle Autorità portuali in materia di utilizzazione del personale, che potrà essere esercitata solo con risorse proprie delle Autorità stesse.

## PROPOSTA 2) LA DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI COME FATTORE DI SVILUPPO

La distribuzione urbana delle merci rappresenta un settore strategico per la mobilità in ambito metropolitano, presupposto imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo della società.

Il 70% della popolazione dell'Unione Europea vive nelle città che producono oltre il 70% del PIL complessivo, scontando **costi enormi legati alla congestione che, solo in Italia, vale 9-10 MLD di euro** l'anno. A livello italiano, l'entità del trasporto di merci in ambito urbano/locale – fondamentalmente identificabile con i trasferimenti che avvengono su distanze non superiori ai 50 km - ammonta, su base annua, a 606 milioni di tonnellate ed a 12,5 miliardi di tonn/km, pari, rispettivamente al 48,8% ed al 7,2% dell'intero autotrasporto merci nazionale. Degli oltre 27,5 miliardi di euro che costituiscono il prodotto economico annuo di questo segmento di trasporto – pari al 32,3% di quello relativo all'intero autotrasporto merci nazionale - al conto proprio è attribuibile una quota corrispondente a quasi l'87% (23,9 miliardi) ed al conto terzi il residuo 13% (3,6 miliardi).

Gli approfondimenti operati, sulla base della Direttiva del Ministro alla Consulta per l'autotrasporto e per la logistica, confermano la validità dell'analisi delle linee del Piano della Logistica del 2010, che ne ricostruisce la fisionomia nelle sue fondamentali articolazioni di domanda e di offerta, dimensione, filiere, impatto sulla qualità urbana, costi sociali ed economici: in tale Piano, il tema della distribuzione urbana delle merci è tornato prepotentemente al centro della scena con la sigla di un protocollo di intesa tra Consulta ed ANCI, con l'obiettivo di promuovere un programma comune di attività, di studio, di confronto e di indirizzo per favorire una gestione del sistema logistico urbano in grado di sviluppare un cambiamento dell'approccio alla gestione del trasporto merci di primo e ultimo miglio. Si tratta di un'intesa che potrà trarre nuovo impulso dalla recente disponibilità ricevuta da parte dei Sindaci di Torino, Napoli e Milano, per portare avanti un lavoro in comune sulla distribuzione urbana delle merci, nell'ambito della Commissione tecnica costituita con i nuovi vertici dell'ANCI.

Negli ultimi anni, le trasformazioni che hanno interessato i sistemi distributivi primari, dai fornitori agli impianti di produzione e da questi ai depositi centrali e/o periferici, si sono propagate anche ai sistemi distributivi secondari, tipicamente quelli che assicurano l'approvvigionamento dei punti vendita, siano essi negozi di vicinato o medie e grandi superfici di vendita. Uno dei cambiamenti più rilevanti è rappresentato dal progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita, per una serie di ragioni, quali la diminuzione del capitale immobilizzato in scorte, e delle relative aree di stoccaggio dei prodotti (in modo da comprimere oneri finanziari), trasformate in spazi dedicati alla vendita, nonché la riduzione dei rischi di invenduto, particolarmente avvertiti nei comparti a più forte innovazione tecnologica o più soggetti al fattore moda.

All'aumento di frequenza delle consegne, ha corrisposto una riduzione dei quantitativi. L'effetto congiunto di queste due tendenze determina un maggior traffico di distribuzione e genera ulteriori elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e quella merci, con riferimento sia alla circolazione, sia alla sosta.

Peraltro, per **gli oltre ottomila Comuni italiani operano in difformità per regolare l'accesso ai centri urbani** e, nella maggior parte dei casi, in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità), senza confrontarsi con gli operatori della filiera del trasporto, che lamentano la mancanza di forme di concertazione, con conseguente aumento della conflittualità ed ulteriori costi per gli Enti Locali e per i privati. Tra l'altro, si sta progressivamente diffondendo l'utilizzo, da parte delle Amministrazioni comunali, di piattaforme logistiche per il prelievo/recapito di merce e corrispondenza all'interno di aree **ZTL**. A tali piattaforme viene conferito, in alcuni casi, il diritto di operare in esclusiva dentro l'area ZTL, obbligando tutte le imprese di trasporto ad avvalersi di tali

piattaforme sia per la consegna della merce che per il prelievo. Questa situazione, oltre a determinare anomalie sotto il profilo operativo (rotture del carico e conseguenti svantaggi e disagi), comporta una sostanziale esclusiva conferita all'impresa che gestisce la piattaforma logistica, che può escludere dall'attività di trasporto dentro la ZTL tutte le altre imprese di trasporto e fissare prezzi al di fuori di una logica di libero mercato. In tal modo, si configura una possibile violazione della normativa sulla concorrenza, che non consente lo sfruttamento di una posizione dominante.

C'è dunque una reale esigenza di integrare le politiche di gestione del traffico di breve periodo con quelle di medio lungo periodo, di potenziamento infrastrutturale e, più in generale, di utilizzo del territorio, in modo da ottimizzare gli spostamenti, favorendo nel contempo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità. È un'esigenza in linea con il nuovo Libro bianco sui trasporti adottato dalla Commissione europea il 28 marzo 2011, che dedica uno specifico focus alle città e alle conurbazioni complesse, individuando tre obiettivi per abbattere le emissioni fino al 60%: migliorare l'efficienza dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili, ottimizzare le prestazioni della catena logistica multimodale e puntare sull'uso efficiente delle infrastrutture grazie ai sistemi di gestione informatizzata del traffico.

L'attuazione di questo obiettivo non può non passare attraverso la definizione degli ambiti esclusivi di intervento e di responsabilità, seppure nel rispetto delle autonomie locali, fra norme di indirizzo centrale fino alle singole ordinanze comunali, passando attraverso il coordinamento delle regioni, coordinamento indispensabile se, come testimoniato sopra, il settore della logistica distributiva delle merci in ambito urbano ha sì un bacino di applicazione specifico (comunale e/o sovracomunale), ma impatti e rilevanza nazionale.

1. **Una prima linea di azione** attiene, dunque, ai provvedimenti normativi di diretta competenza statale, con i seguenti **interventi legislativi**:

**a) al disegno di legge di riforma del Codice della Strada** (AC 4662 - Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale), la Consulta propone la presentazione del seguente emendamento:

*All'articolo 2, comma 2, alla fine della lettera a), aggiungere le parole "e alla distribuzione urbana delle merci", e, dopo la lettera a) aggiungere il seguente criterio:*

*"a)-bis previsione di linee guida per la definizione di sistemi di mobilità urbana delle merci tendenzialmente armonizzati su base nazionale, efficienti, efficaci e sostenibili, tali da garantire la concorrenza fra gli operatori".*

**b) al decreto legislativo 261/1999** (Attuazione della Direttiva 97/67/CE, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio), con l'introduzione della seguente modifica:

*"all'articolo 22 del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente comma:*

*1-bis. Le limitazioni di cui all'art. 7, comma 1, lett. b) e g) del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, e all'art. 12, comma 2, del decreto legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito nella legge 4 agosto 2006 n. 248, non si applicano alle imprese che svolgono i servizi previsti dal presente decreto legislativo, purché i veicoli utilizzati rispondano agli standard comunitari, con particolare riferimento a quanto previsto nel Libro Bianco 2011, ed a quelli contenuti nei Piani regionali sulla qualità dell'aria".*

## **Relazione illustrativa**

L'emendamento al disegno di legge delega per la riforma del Codice della strada si rende necessario per l'impossibilità di procedere in questo momento a modifiche allo stesso Codice, secondo l'impegno assunto dal Governo nei confronti del Parlamento, di evitare interventi "spot", se non dettati da ragioni di emergenza e necessità straordinaria.

Lo scopo dell'emendamento proposto è quello di applicare alla pianificazione del traffico delle merci nei centri abitati i principi e gli obiettivi concordati nel protocollo di intesa fra la Consulta per

l'autotrasporto e per la logistica e l'ANCI, volti a favorire la definizione di sistemi di mobilità urbana delle merci meno differenziati territorialmente, più efficienti, efficaci e sostenibili.

Le norme proposte si prefiggono lo scopo di superare restrizioni generalizzate alla circolazione dei veicoli adibiti alla circolazione urbana delle merci, ferme restando le esigenze di prevenzione dell'inquinamento e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale.

Si evidenzia che, come già previsto nel disegno di legge delega, per l'adozione dei decreti legislativi delegati dovrà essere acquisito il parere della Conferenza Unificata.

Con la modifica all'art. 22 del decreto legislativo 261/99, la circolazione viene intanto liberalizzata limitatamente ai veicoli commerciali adibiti ai servizi postali, purché siano a basso impatto ambientale, favorendo in tal modo anche il ricambio del parco veicolare.

### **c) alla legge 340/2000 (Piani Urbani della Mobilità):**

*“all'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, comma 4, aggiungere i seguenti periodi:*

*Per quanto concerne la distribuzione urbana delle merci **il predetto regolamento** (da adottarsi rapidamente) deve ispirarsi ai seguenti principi:*

- *promuovere un coordinamento concertato a scala regionale per formulare scenari compatibili con l'operatività e la capacità operativa delle imprese;*
- *affermare la neutralità degli interventi dal punto di vista della natura pubblica o privata degli operatori;*
- *contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani con gli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico;*
- *coinvolgere gli operatori interessati alla distribuzione urbana delle merci nella redazione dei piani di traffico e dei Piani urbani della mobilità;*
- *regolamentare le attività di distribuzione urbana delle merci secondo criteri premianti o penalizzanti in funzione degli standard emissivi dei veicoli addetti all'attività di distribuzione e delle modalità più o meno efficienti di impiego di detti veicoli;*
- *stimolare il graduale rinnovo del parco veicolare verso più elevati standard tecnologici, nel rispetto della sostenibilità ambientale e del principio di neutralità tecnologica;*
- *prevedere la facoltà per i mezzi rispondenti ai citati criteri premianti, di utilizzare assi viari di scorrimento dedicati alle merci, eventualmente coincidenti con le corsie preferenziali per il trasporto pubblico delle persone;*
- *promuovere e presidiare, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di piazzole per il carico/scarico merci su aree da rendere disponibili liberandole dalla sosta delle auto attraverso la realizzazione di parcheggi in struttura.*

*In ogni caso, i Piani Urbani della Mobilità, e le relative ordinanze comunali, non possono contenere regole contrarie alle norme in materia di libertà di concorrenza”.*

### **Relazione illustrativa**

La norma tende a recuperare il ruolo della pianificazione di lungo periodo, che l'art. 22 della legge 340/2000 assegna ai Piani Urbani della Mobilità, dalla stessa istituiti, ma **finora rimasti privi di attuazione**, in quanto progetti destinati a contenere l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto, sui parcheggi di interscambio, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto (attraverso i *mobility manager*), nonché i sistemi di controllo e regolazione del traffico, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

I criteri indicati per la formulazione del regolamento attuativo dei PUM si ispirano alle esigenze evidenziate nelle considerazioni introduttive della presente proposta, e segnatamente quelle che portano ad adottare politiche di gestione del traffico fondate su un efficiente utilizzo del territorio, l'ottimizzazione degli spostamenti, lo sviluppo del tessuto economico e sociale dei centri urbani,

l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità. Taluni di questi criteri, come l'introduzione di forme di premialità o di penalizzazione in funzione degli standard emissivi dei veicoli utilizzati per la distribuzione delle merci, trovano rispondenza nelle modifiche proposte all'art. 22 del decreto legislativo 261/99, e saranno ulteriormente implementati con l'attuazione del nuovo criterio di delega proposto al disegno di legge di riforma del codice della strada.

È, poi, inserito un esplicito richiamo al rispetto della normativa in materia di libertà di concorrenza, per contrastare fenomeni, come quello segnalato nel commento introduttivo, dell'utilizzo, da parte delle Amministrazioni comunali, di piattaforme logistiche all'interno di aree ZTL, alle quali viene conferito, in alcuni casi, il diritto di operare in esclusiva dentro l'area ZTL.

2. **Una seconda linea di azione** dovrebbe prevedere misure di incentivazione/orientamento delle scelte dei singoli Enti Locali competenti, attraverso la subordinazione della possibilità di accesso ai finanziamenti per la mobilità sostenibile, resi disponibili dalle Amministrazioni Centrali, all'approvazione ed adozione di un Piano della Distribuzione Urbana, coerente con le linee guida indicate per il regolamento attuativo dei Piani Urbani della Mobilità (PUM).

Alle Regioni potrebbe essere affidato il compito di sviluppare ulteriormente nel dettaglio i principi nazionali, di individuare (e classificare) le conurbazioni nel cui ambito promuovere obbligatoriamente i Piani Urbani della Mobilità, da attuare attraverso accordi con i Comuni e le categorie interessate, oltre che di contribuire, con proprie risorse, al meccanismo premiale di attribuzione dei finanziamenti ai Comuni.

## PROPOSTA 3) DAL FRANCO FABBRICA AL FRANCO DESTINO

### Le motivazioni

Il tema del franco fabbrica e franco destino incide notevolmente sulla competitività del sistema Paese negli scambi internazionali, così come risulta dagli indici di misurazione della Banca Mondiale.

C'è da dire che le analisi che vengono operate sono molto spesso generaliste ed i metodi di rilevazione, omogeneizzabili a livello di 125 paesi, indubbiamente portano a risultati macro che è stato possibile approfondire, grazie anche ad una recente ricerca effettuata da un grande player mondiale del settore dei trasporti e della logistica. Tale ricerca introduce due nuovi elementi di analisi:

- profondità dei flussi internazionali: grandezza degli scambi con l'estero in relazione all'economia;
- ampiezza dei flussi internazionali: estensione geografica e distribuzione dei flussi rispetto alla distribuzione globale degli stessi flussi.

L'indice è creato su dati reali ed è dato da 4 categorie: commercio per il 35%, capitali per il 15%, informazioni per il 35%, persone per il 15%, dove la parte che riguarda il commercio ha la stessa rilevanza della categoria dei capitali.

Con questo sistema di rilevazione, l'Italia occupa il 32° posto, ma è importante ed interessante scomporre il dato in termini di ranking sui dati innanzi citati, per scoprire che, per quanto riguarda l'estensione geografica dei flussi internazionali, l'Italia si colloca all'11° posto, mentre, per quanto riguarda la profondità ovvero l'intensità dei flussi internazionali (quantità e valore) è solo al 72° posto.

Questa è la prova del nove che i fatturati e le quantità movimentate, operando franco fabbrica, vengono assegnate al Paese con l'operatore trasportistico-logistico nazionalizzato!

Le politiche di sostegno alle imprese per i traffici internazionali orientati all'export sono state incentrate sul processo di "tracciamento" fino a destinazione dei prodotti "made in Italy". Peraltro, generalmente le merci non riescono ad essere seguite fino a destinazione. Infatti, è noto che la maggioranza delle aziende manifatturiere italiane vende all'estero a condizioni franco fabbrica (Ex Works). Questo significa che l'intero trasporto è organizzato dallo spedizioniere estero nominato dal compratore estero, sottraendo il controllo dell'intero processo logistico agli operatori italiani, con inevitabili conseguenze per il sistema economico nazionale, in termini di perdita di potenziale fatturato per le imprese e di entrate per l'Erario.

Nel caso di una spedizione Ex works, l'azienda logistica italiana perde il ruolo di *direttore d'orchestra* per assumere quello di *musicista*, dovendo operare secondo modalità, tempi e condizioni economiche definite all'estero.

Non è un caso, quindi, che la bilancia italiana dei noli calcolata dalla Banca d'Italia sia costantemente e pesantemente in deficit: l'Italia infatti compra più servizi di trasporto da operatori esteri di quanto gli operatori italiani riescano a venderne oltralpe.

L'utilizzo della resa Ex Works trova in Italia molti adepti (ovviamente tra i venditori) soprattutto per il fatto che, a prima vista, l'Ex Works è il termine che fa passare tutte le responsabilità e i costi

relativi al trasporto e all'assicurazione in capo all'acquirente, lasciando nella convinzione che è la migliore situazione nella quale un venditore può venirsi a trovare.

In realtà non è così per vari motivi, ad esempio di natura fiscale: in presenza di un'esportazione verso Paesi Extra UE, in esenzione IVA, il venditore, anche se con l'utilizzo della regola Ex Works non deve provvedere alle pratiche di esportazioni che sono a carico del compratore, deve, comunque, attivarsi per entrare in possesso (entro 90 giorni) della copia del documento attestante l'avvenuta uscita dall'Unione. Se ciò non avvenisse, il venditore dovrà ricercare qualsiasi modalità per comprovare l'effettiva esportazione, oppure sarà costretto ad effettuare il pagamento dell'IVA (in teoria non dovuto), rischiando anche delle sanzioni per violazioni alla legge sull'IVA.

La pratica diffusa in Italia della vendita franco fabbrica deriva principalmente dall'impostazione degli articoli 1182 e 1510 del Codice Civile, secondo cui la merce va consegnata *nel luogo in cui si trovava al momento della conclusione del contratto di compravendita e che le spese di trasporto sono a carico del compratore* "salvo patto contrario", ove per patti contrari si intendono gli Incoterms.

Ma occorre rammentare che il Codice Civile risale al 1946, allorché i problemi legati alla diffusione del commercio internazionale e alla "globalizzazione" erano lungi dall'essere presenti.

D'altro canto, è innegabile come l'industria scelga tuttora il sistema di vendita franco fabbrica o franco destino secondo logiche imprenditoriali che tengono conto dell'organizzazione interna e del profitto legato alla scelta stessa, ed anche la casa di spedizione – italiana o estera - scelga il vettore in base alla convenienza economica dei noli di trasporto. Per l'esportazione, si privilegia il franco-fabbrica e, per l'importazione, ci si affida ai servizi dei vettori stranieri: in questo modo i vettori nazionali perdono traffico in export ed in import.

Inoltre, nei traffici internazionali con Paesi extracomunitari, la modalità di vendita FOB adottata in larga parte dall'industria italiana ha prodotto nel corso degli anni un incremento dei contingenti autorizzativi per i vettori stranieri, ai quali è stato affidato il trasporto da parte dei "buyer" nazionali, determinando con alcuni Paesi (come la Federazione russa e la Turchia) veri e propri monopoli del trasporto e, conseguentemente, una perdita di gettito fiscale e una contrazione dei livelli occupazionali nel nostro Paese.

**Di qui, l'interesse nazionale ad un'attività sistematica di controllo sui titoli autorizzativi ai vettori non comunitari (che sarà facilitata possibile grazie all'effettiva attuazione dello "sportello doganale"), per consentire un recupero di traffico agli operatori italiani del trasporto e spingere il mercato ad utilizzare in maniera più equilibrata una modalità e l'altra.**

Alla luce delle valutazioni fin qui esposte, è necessario modificare le attuali impostazioni, con riferimento ad alcuni fattori:

A) possibilità di sviluppo della filiera logistica aggregata: va ribaltata la scelta del vettore del trasporto delle merci, che nel Franco Fabbrica spetta esclusivamente al compratore, il quale, nel caso di esportazioni, preferirà senza alcun dubbio operatori logistici esteri, con la conseguente non assegnazione di lavoro alle aziende operanti in Italia;

B) abbattimento di rischi "occulti" a carico del venditore italiano che, vendendo Franco Fabbrica, ha la falsa convinzione di non essere schiavo di rischi che invece affiorano nel caso di contenzioso o addirittura già all'atto del regolamento del prezzo. Infatti, nelle vendite con pagamento posticipato (quelle maggiormente utilizzate nell'attuale contesto congiunturale economico), il venditore perde il controllo della merce all'uscita della fabbrica con possibili varie ricadute negative (commerciali, fiscali, bancarie, doganali, ecc.).

La gestione del trasporto da parte del venditore è auspicabile soprattutto quando il pagamento è posticipato. Se a questo si aggiunge che con la consegna della merce al vettore si verifica, quasi

sempre, anche il passaggio di proprietà, è bene che il venditore provveda egli stesso a scegliersi il vettore.

In definitiva, se introduciamo un sistema di incentivo o di facilitazione che orienti ad utilizzare operatori di trasporti e logistica nazionali, è possibile recuperare notevoli quote di traffico e di valore.

### **Ipotesi di norma**

*“Al fine di migliorare la competitività del sistema paese, le imprese produttrici di beni che, in relazione alla compravendita degli stessi destinati all’esportazione, per il loro trasferimento facciano ricorso alle clausole DAP (Delivered At Place of Destination) DDP (Delivery Duty Paid) DAT (Delivered At Terminal) CIF (Cost Insurance and Freight) CFR (Cost and Freight) CPT (Carriage Paid To) anziché alla clausola EXW (Ex Works) come definite negli Incoterms (ed. 2010), hanno diritto ad un contributo a carico dell’erario nella misura di:*

- 2% per un valore delle merci esportate pari a 100.000 €
- 1,5 % per un valore delle merci esportate pari a 200.000 €
- 1% per un valore delle merci esportate superiore a 200.000 €

*Le somme spettanti possono essere recuperate entro 60 giorni dalla data di consegna al destinatario finale, utilizzando il credito d’imposta usufruibile con compensazione in F24.*

*Le modalità di ottenimento del diritto al rimborso saranno fissate con decreto del Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, da emanare entro tre mesi dall’approvazione della presente legge.”*

### **Nota a commento**

Le esportazioni delle merci registrate nel 2010, in valore, sono risultate pari a circa 330 miliardi di euro. Il metodo utilizzato per la movimentazione delle merci e delle attività di logistica allo stato attuale risulta prevalentemente quello del “franco fabbrica”, con il risultato che il valore aggiunto delle attività di trasporto e logistica normalmente sono appannaggio di operatori stranieri legati prevalentemente ai Paesi di destinazione delle merci.

Nel Piano della Logistica una delle azioni prioritarie per modificare queste procedure di assegnazione del carico, ovvero da franco fabbrica a franco destino, è indicata come necessaria per migliorare la competitività del sistema Paese e valorizzare la catena logistica.

**Il settore sul quale si potrebbero avviare le prime sperimentazioni è quello aereo**, che rappresenta, in termini di valore, il 5% delle merci esportate, per un importo complessivo stimato in circa 16 miliardi di euro. E’ stato accertato che l’incidenza dei costi di trasporto e logistica mediamente rappresenta il 20% del valore della merce. Con questo criterio di valorizzazione il fatturato dei servizi della catena logistica risulta pari a 3,2 miliardi di euro. Se consideriamo l’ipotesi prospettata, ovvero di un credito di imposta mediamente nella misura indicata del 2% sul valore del fatturato del trasporto aereo, l’importo da erogare sotto forma di compensazione sarebbe pari a 320 milioni di euro. Di contro, il valore dell’IVA sul totale dei servizi di trasporto e logistica sarebbe pari a 640 milioni di euro.

In una prima fase, l’importo che sarebbe trasferito con il metodo franco destino è stimabile nel 10% del totale del fatturato del settore aereo. Con questa previsione, l’importo da erogare sotto forma di compensazione risulterebbe pari a 32 milioni di euro mentre il fatturato IVA sarebbe pari a 64 milioni.

## **Possibili criticità**

La norma ipotizzata, in sede di prima attuazione, incide sui conti pubblici, per un importo che va commisurato al livello delle esportazioni, ma che comporta certamente ritorni superiori all'onere per la finanza pubblica, in termini di entrate fiscali, oltre che di maggiore competitività del sistema Paese. Sono in corso le necessarie stime e valutazioni dei costi e dei benefici, con l'obiettivo di minimizzare comunque l'impatto dell'incentivo proposto sul bilancio dello Stato.

Inoltre, trattandosi di una misura di aiuto alle imprese esportatrici italiane, occorre verificarne la compatibilità con la normativa comunitaria in materia di concorrenza e di aiuti di Stato, anche perché la stessa si potrebbe configurare come un possibile aiuto indiretto alle imprese di trasporto, considerato incompatibile dalla Commissione europea.

**La misura potrebbe eventualmente essere concessa nell'ambito del Regolamento de minimis 1998/2006, avuto riguardo al fatto che la soglia ammessa è di 200.000 euro nell'arco di 3 anni per tutte le imprese (anche quelle del settore dei trasporti), ad eccezione delle imprese del trasporto su strada per le quali la soglia è di 100.000 euro.**

## **PROPOSTA 4)**

### **I COLLEGAMENTI TELEMATICI A SERVIZIO DELLA LOGISTICA NEL SETTORE DELLE MERCI PER LA RIDUZIONE DEI RITORNI A VUOTO E DEI TEMPI DI ATTESA AL CARICO E ALLO SCARICO**

#### **I problemi dei ritorni a vuoto e dei tempi attesa al carico e allo scarico. Possibili soluzioni.**

La capacità del sistema europeo dei trasporti è strutturalmente sottoutilizzata: le statistiche dimostrano che un quarto di tutti i camion viaggiano vuoti e che i veicoli restanti sono caricati in media solo al 57% del loro carico massimo. In particolare, sulle corte distanze circa il 50% dei veicoli viaggia a vuoto, mentre sulle lunghe distanze il coefficiente di carico dei veicoli mediamente raggiunge il 65-70%.

È una situazione che genera maggiore congestione sulle arterie stradali e autostradali, con conseguente aumento dell'insicurezza della circolazione e degli incidenti che vedono coinvolti i veicoli adibiti al trasporto delle merci.

Per quel che riguarda i tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci, ferma restando la validità della legge 4 agosto 2010, n. 127 e delle disposizioni attuative inerenti il pagamento dell'indennizzo all'autotrasportatore per attese oltre il periodo di franchigia, va rilevata una persistente criticità, dovuta al fatto che tutti i soggetti operativi che si avvalgono dei servizi di trasporto stradale (prevalentemente la GDO) si sono "organizzati" per pianificare i tempi di consegna e/o ritiro della merce senza alcun elemento di interfaccia con l'autotrasporto. In sostanza, anche se l'autotrasportatore percepisce un indennizzo per le attese prolungate, queste ultime incidono pesantemente sulla catena logistica, ne impediscono l'ottimizzazione, e, in definitiva, si traducono in diseconomie che, soprattutto in strutture "di confine" come quelle portuali, rischiano di condizionare negativamente la competitività del nostro sistema economico.

Dobbiamo, quindi, porci il duplice obiettivo, da un lato, di favorire al massimo il riempimento dei rimorchi e degli autocarri, e, dall'altro, di ridurre i tempi di attesa al carico e allo scarico, identificando strumenti in grado di instaurare forme di collaborazione "orizzontale" fra autotrasporto, operatori logistici e gestori delle infrastrutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali, attraverso i rispettivi sistemi informativi. Non esiste, per l'autotrasportatore, un problema "merce", ma esiste un problema "servizio". È per questo che l'autotrasporto deve essere posto in condizioni di "vedere" tutte le attività di trasporto, dalla rete ai nodi (es. nei centri di distribuzione, negli interporti), gestite con qualunque modalità di trasporto (ferro, navale, aereo), modalità che sono inanellate dal trasporto su gomma, aperto a tutti gli scambi informativi.

In tale ottica, i servizi telematici di supporto all'autotrasporto devono permettere agli operatori di tale settore di poter dialogare con altri sistemi e sono basati sulle informazioni di tipo "spazio temporale" (track and tracing) in un'ottica di "parallelismo informativo" rispetto alla merce trasportata.

Pertanto, la Consulta suggerisce di verificare la possibilità di intervenire sull'art. 32 del decreto legge 1/2012, convertito dalla legge 24/2012, allo scopo di prevedere collegamenti telematici fra gli autotrasportatori ed i sistemi informativi dei gestori di strutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali.