



Codice Fiscale: 80181850589

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

Coordinamento FAI Nord Ovest

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest 2024
Milano, 25-26 settembre 2024
Documento unitario del Coordinamento delle
Associazioni Fai del Nord Ovest
Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte



aderente a Confrasperto

Indice

1 - Alcune considerazioni di scenario

2 - Tavolo 1 - Intermodalità e trasporto merci

3 - Tavolo 2 - Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica

- **Digitalizzazione dei processi**
- **Formazione specifica degli operatori della logistica**

4 - Tavolo 3 - Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli

- **Retro-portualità ligure e interporti per lo sviluppo dell'intermodalità**
- **Le Zone Logistiche Semplificate**

5 - Proposta di interventi ed obiettivi di breve e medio termine

6 - Allegato – Sintesi punti principali schede tavoli

Alcune considerazioni di scenario

Gli Stati generali della Logistica del Nord Ovest, evento organizzato quest'anno da Regione Lombardia e che si terrà a Milano il 25 e 26 settembre 2024, costituiscono un importante appuntamento per discutere e sviluppare strategie innovative per il settore, dettando anche le linee direttrici utili a intervenire sulle maggiori priorità del sistema logistico, quali l'ammodernamento delle infrastrutture, il sistema portuale, la retro-portualità e gli interporti, lo sviluppo dell'intermodalità, l'informatizzazione e la digitalizzazione del comparto, la formazione e l'orientamento alla professione.

In seno alla FAI, Federazione Autotrasportatori Italiani, si è costituito il **Coordinamento delle Associazioni Fai del Nord Ovest**, che riunisce le associazioni FAI della Liguria, della Lombardia e del Piemonte, con lo scopo di rappresentare unitariamente le istanze di un territorio in cui operano **3.676 imprese di trasporto e logistica associate, che contano 34.661 addetti**.

Vale qui la pena di ricordare come la FAI sia la più grande associazione di categoria dell'autotrasporto, che aderisce a CONFTRASPORTO e che è una delle componenti più importanti del sistema di rappresentanza di CONFCOMMERCIO.

L'esigenza di costituire un coordinamento delle associazioni FAI territoriali, è nato dalla necessità di **dare una voce unica ad un comparto economico e imprenditoriale che sta attraversando una delicata fase di difficoltà**, in un momento di particolare importanza per gli investimenti in infrastrutture destinate a mutare il volto del Nord Ovest del futuro.

Peraltro, l'iniziativa della FAI rispecchia la scelta già avviata da alcuni anni dalle tre amministrazioni Regionali della Liguria, Lombardia e Piemonte di costituire una Cabina di Regia della Logistica, molto apprezzata dalla categoria, proprio per il fine di **orientare le iniziative di governo dei territori in un quadro complessivo che guarda al più ampio bacino logistico padano** e che trova in questa due giorni del 25 e 26 settembre 2024, uno dei suoi momenti più qualificanti.

Il Coordinamento delle Associazioni FAI del Nord Ovest si propone quindi di mettere a disposizione della Cabina di Regia delle tre Regioni le competenze, conoscenze e professionalità che il sistema Associativo della FAI ha sviluppato in oltre 60 anni di attività associativa, al fianco delle imprese di trasporto e delle Istituzioni, con l'unico obiettivo di contribuire fattivamente al **rilancio del Nord Ovest d'Italia come la punta di diamante della logistica nazionale ed europea**.

Come noto, nel prossimo decennio l'Area Logistica del Nord Ovest sarà protagonista di un'enorme **opportunità di crescita grazie alla realizzazione di importanti progetti infrastrutturali**, alcuni già completati ed altri in fase di realizzazione, con un investimento totale di alcune decine di miliardi di euro.

Una fondamentale opportunità di sviluppo economico e sociale di questo territorio per i prossimi anni, che si fonda sulla **capacità del sistema logistico e dei trasporti di essere competitivo e di operare con efficienza.**

Il sistema dei porti liguri con la nuova diga foranea di Genova, il Terzo Valico, la Torino-Lione, i trafori ferroviari per l'attraversamento della Svizzera (Sempione e Lotschberg), soltanto per citare le più importanti, 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.**

Da quest'area le merci potranno di essere trasportate verso i principali mercati produttivi e di consumo del continente in un tempo (tecnicamente transit time) di circa **dieci ore.**

Una condizione che non avranno altri territori del sud Europa quali Marsiglia o Barcellona, né altri porti del Mediterraneo e che rappresenta **un'occasione unica e imperdibile di sviluppo per il Nord Ovest**, una macroregione che insieme al Nord Est d'Italia consentirebbe all'area alpino-padana di giocare un ruolo da protagonista nello scambio di merci e nei traffici commerciali paneuropei.

La Macroregione del Nord-Ovest, oltre a essere considerata un **quadrante strategico per la logistica europea**, deve essere pensata come un **"unico sistema di vasi comunicanti"** in cui, se si interrompe un flusso, ne risentono anche gli altri.

- Infrastrutture di rete della Lombardia
 - 12.300 Km di rete stradale (di cui il 7% autostrade e il 16% in gestione ANAS);
 - 1.760 Km di rete ferroviaria RFI (84% elettrificata e 49% a doppio binario) a cui si aggiungono 331 Km di rete regionale in concessione a Ferrovienord Spa;
 - 4 aeroporti con importante dedizione al cargo (MI Malpensa, MI Linate, BG e BS);
 - 5 terminal intermodali nel network europeo;
 - 2 porti interni nel network europeo (CR e MN);
- Infrastrutture di rete del Piemonte
 - 14.900 Km di rete stradale (di cui il 6% autostrade);
 - 1.896 Km di linee ferroviarie in esercizio (gestite da RFI di cui il 72% elettrificate e il 40% a doppio binario);
 - 2 aeroporti (Torino, Cuneo);
 - 7 centri intermodali (3 interporti e 4 terminal);

- Infrastrutture di rete della Liguria
 - 3.954 Km di rete stradale (di cui il 10% composto da autostrade e il 17% da strade ANAS);
 - 488 Km di linee ferroviarie gestite da RFI (di cui 306 Km classificati come linee fondamentali);
 - aeroporto di Genova inserito nel Core Network Europeo;
 - porti di Genova, Savona-Vado e La Spezia (che hanno rilevanza nazionale per numero di movimentazione TEU);
 - Terminal Intermodale Interporto di Vado I.O. (vio) e il Terminal di Santo Stefano di Magra (di potenziale interesse per il corridoio Scandinavo-Mediterraneo).

La grande opportunità rappresentata dalle nuove infrastrutture che costituiscono **“l’hardware” di un moderno sistema logistico**, per essere tradotta in sviluppo economico, deve essere accompagnata dalla realizzazione di un **“software” efficiente, pronto per le sfide che il nuovo ruolo logistico del Nord Ovest** comporta.

Un “software” che è oggi vittima di strozzature operative, scarse economie di scala, carenza nella condivisione delle informazioni che consentano a tutti gli operatori del settore di **parlare un linguaggio comune e di crescere in modo armonico** ed integrato.

L’operatore di trasporto è un soggetto della filiera logistica che utilizza i mezzi necessari per far arrivare le merci da un punto A ad un punto B, quindi navi, aerei, treni, furgoni, camion e quanto altro serve allo scopo, che si affianca (e spesso è esso stesso) ad un **operatore logistico** che gestisce piattaforme e magazzini, utilizza i porti, gli snodi ferroviari, gli interporti, le aree di sosta negli autoparchi.

Un **ecosistema complesso che deve funzionare alla perfezione**, perché alla base di tutto c’è sempre l’esigenza di un cliente da soddisfare.

Oggi il mondo dell’autotrasporto, seppure così presente nella logistica, continua fondarsi su due asset preziosi e strettamente connessi: **l’autista e il camion**.

Due asset che però le aziende del Nord Ovest non possono utilizzare in modo efficiente a causa dei tempi di percorrenza delle principali vie di comunicazione commerciale che sono diventati **impossibili da programmare** a causa di code infinite, frutto di una scandalosa cantierizzazione dei nodi autostradali, che abbattano drasticamente la produttività e causano ritardi nella presa e nella consegna delle merci.

Le aziende di trasporto devono garantire 11 ore di riposo agli autisti che a causa dei ritardi spesso vengono trascorse nelle cabine dei camion, su mezzi parcheggiati in posti malsicuri,

perché **le aree di servizio non sono sufficienti e mancano aree di sosta attrezzate**, con il disagio di non avere neppure la disponibilità di un servizio igienico.

Se a tutto questo si unisce il fatto che gli autisti non riescono a sfruttare tutte le ore lavorative previste dal contratto di lavoro a causa delle code in autostrada, **le diseconomie che si creano sono enormi**, perché un porto non sarà in grado di gestire al meglio i veicoli che arrivano con ore di ritardo, così come le piattaforme logistiche che devono riprogrammare le attività quando il camion ha saltato lo slot assegnato, come lo stabilimento produttivo che per evitare di fermare la linea di produzione deve rivedere continuamente gli approvvigionamenti e così via.

Un **“effetto farfalla” quotidiano, che genera una perdita di competitività che ricade su tutto il sistema economico del Nord Ovest** e sugli scambi con le economie di sbocco della produzione industriale italiana.

Serve un **ammodernamento delle infrastrutture esistenti** per dare sostegno alla logistica dell'Area e fluidificare i traffici, sfruttando appieno le potenzialità dei porti liguri e di tutto il bacino padano, così come sono **necessarie le opere manutentive di strutture viarie spesso costruite oltre mezzo secolo fa**, ma ancora vitali per il trasporto e l'economia.

Inoltre, si auspica un **coinvolgimento delle Associazioni di rappresentanza degli operatori nella valutazione degli aggiornamenti delle tariffe di pedaggio**, allo scopo di rendere trasparente la formazione del costo del trasporto per il sistema economico.

Occorre anche una **programmazione dei cantieri condivisa con le Associazioni di rappresentanza degli operatori**, tale da consentire una migliore pianificazione dei viaggi, per realizzare una previsione più accurata e puntuale dei carichi e degli scarichi, perché **oggi più che mai la logistica richiede tempi certi e programmazione accurata delle spedizioni e degli arrivi delle merci**.

In ultimo, ma non per importanza, durante tutta la fase di cantierizzazione occorre mantenere un **sistema di ristori agli operatori da parte dei concessionari autostradali**.

Gli Stati Generali della logistica del Nord Ovest 2024 si svolgono in concomitanza con l'emanazione della legge fortemente voluta da Regione Lombardia di **Regolamentazione della localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale**, che riguarda insediamenti con una superficie operativa superiore ai tre ettari. Regione Lombardia ha dimostrato la chiara intenzione di colmare una lacuna normativa e promuovere uno sviluppo economico sostenibile (il valore economico del settore in Lombardia genera un indotto di 35 miliardi di €, pari al 2% del Pil del Paese con oltre 28.000 imprese) e, coinvolgendo tutte le istituzioni locali, fissare criteri chiari per l'individuazione delle aree idonee promuovendo anche la **rigenerazione di quelle dismesse**.

Riteniamo che tale norma porti cambiamenti “epocali” a come sino ad oggi è stata pensata l'opportunità di un insediamento logistico.

La FAI è in piena sintonia con lo spirito dell'iniziativa ma, a livello regionale, si è già espressa precisando alcuni temi di estrema importanza:

- Le Province devono redigere una mappatura dettagliata di tali zone definite "ambiti territoriali idonei" (per esempio la Provincia di Bergamo sembrerebbe già averla completata come dichiarato nell'incontro del 27/05 u.s.) coinvolgendo però tutti gli stakeholders: tale adempimento deve essere coerente con le esigenze del territorio (specializzazioni economiche del territorio, settori produttivi, distribuzione dell'ultimo miglio sempre più intermodale e sostenibile, ecc.), pianificato in modo costruttivo, senza farsi influenzare da "pregiudizi ideologici" stimolati da più parti che magari poco hanno a che fare con il mondo economico lombardo. Riteniamo utile per tale operazione il coinvolgimento sin dall'inizio delle associazioni di categoria che possono apportare esperienza e valutazioni pratiche;
- Auspichiamo che, disciplinando tale materia, diminuisca una competizione territoriale negativa tra Comuni individuando una regia sovracomunale per la localizzazione degli interventi. Spesso la ns. categoria si deve rapportare con decisioni di amministratori locali relative a nuovi insediamenti logistici in contrasto con scelte dei comuni stessi o confinanti "subendo" modifiche alla viabilità e divieti di transito che gravano pesantemente sugli operatori;
- Tale disciplina non deve essere restrittiva e non deve portare ad ulteriori lungaggini. L'art. 1 infatti prevede che le piattaforme logistiche di dimensioni superiori ai 3 ettari (in luogo dei 20 previsti dalla LR 5/2010) saranno soggette alle nuove regole di insediamento/ampliamento: questa importante modifica però non dovrà portare ulteriori restrizioni;
- Ad oggi mancano ancora dettagli sui "...criteri e gli indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei...": chiediamo il coinvolgimento di tutti gli stakeholders per la determinazione degli stessi;
- Nella valutazione del territorio considerare non solamente parametri urbanistici ma anche logistici (per es: presenza di infrastrutture già esistenti) in sinergia con enti (Uniocamere e Uniontrasporti in primis) e associazioni di categoria che hanno una visione completa dello stato attuale;
- Stimolare lo sviluppo degli insediamenti logistici anche con premialità (per es: L.R. Lombardia sulla Rigenerazione Urbana e Territoriale del 2019) evitando

però di dare priorità indiscriminata alle “aree dismesse”, molte delle quali potrebbero avere poco o nulla vocazione logistica;

- Riteniamo inoltre indispensabile il coinvolgimento anche della Cabina Economica del Nord Ovest nell’iniziativa: le aree logistiche devono essere messe a sistema, disciplinando scenari strategici condivisi con tutti gli stakeholders evitando occasioni di speculazione immobiliare che non portano benefici tangibili alla movimentazione delle merci. Se pensiamo ad esempio che la logistica lombarda è strettamente correlata con la retro-portualità ligure questo percorso deve essere fatto con il massimo delle sinergie di competenza.

La logistica è uno strumento chiave di coesione del territorio e il coordinamento del Sistema Logistico del Nord Ovest deve condividere una strategia sovraregionale che possa orientare lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci anche con una visione più europea.

Tale visione dovrà stimolare in modo deciso anche la “*Logistica dell’ultimo miglio*” la cui assenza o carenza in molte realtà cittadine delle tre regioni porta inevitabilmente un grave impatto sulla qualità della logistica: anche in tal senso diventa strategico e di primaria importanza la creazione di Hub urbani.

Il Coordinamento delle Associazioni Fai del Nord Ovest, ritiene che lo sviluppo logistico dell’Area rappresenti un’occasione unica per ridare smalto e vigore a quello che per oltre 50 anni è stato il triangolo industriale italiano Milano-Torino-Genova, trasformandolo nel **triangolo logistico europeo Milano-Torino-Genova**.

Per questo motivo il Coordinamento intende assicurare alla Cabina di Regia della Logistica delle Regioni del Nord Ovest il proprio **contributo in termini di proposte, studi, esperienze**, basati sulle competenze e sulle professionalità che le aziende che aderiscono alla FAI esprimono sul territorio.

Sulla base di queste considerazioni preliminari, il Coordinamento fornisce qui di seguito il proprio contributo ai tre tavoli tematici individuati dall’organizzazione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest 2024.

Tavolo 1 - Intermodalità e trasporto merci

Il Governo riconosce **l'importanza delle ferrovie per il passaggio a modi sostenibili** e ha concordato nuovi requisiti che potranno contribuire positivamente al trasferimento modale alle prestazioni della futura rete ferroviaria sia nazionale che TEN-T.

Le nuove disposizioni (es. aumento circolazione dei treni merci con lunghezza di 750 metri, ecc.) dovranno essere **coordinate con le prossime azioni intraprese dalle Regioni** integrando con adeguate infrastrutture i corridoi di merci ferroviari con i porti, aeroporti e terminali merci multimodali.

Gli incentivi economici sono cruciali per rendere il trasporto ferroviario competitivo rispetto a quello stradale, il quale risulta attualmente più economico.

Le Regioni del Nord-Ovest dovranno **aiutare lo sviluppo partecipando attivamente alle iniziative statali di incentivazione dello shift modale gomma-ferro mediante l'assegnazione di contributi regionali** (es.: Dote Merci Ferrovia) ad integrazione del "Ferrobonus 23-26" statale, magari anche intervenendo sinergicamente con **iniziative tra pubblico e privato** (vedi interventi in alcune zone industriali in provincia di Mantova) ma solo dopo un'attenta disamina se tali iniziative possono portare beneficio all'intero sistema logistico.

Occorre promuovere una sinergia tra Ferrobonus e interventi aggiuntivi regionali per evitare quello che possiamo definire il "**paradosso intermodale**", vanificando gli sforzi compiuti negli anni per convincere gli autotrasportatori a sacrificare la gomma in favore della rotaia.

Una problematica aggravata dalle strozzature dovute a opere che faticano a procedere nella loro realizzazione e a tracciati esistenti ma bloccati da mesi, come la scandalosa situazione della **ferrovia del Frejus a causa della frana della falesia di Praz in Maurienne, in Francia**, per cui ad oltre un anno dall'accaduto, le autorità francesi hanno fatto slittare la riapertura del tratto ferroviario interessato, alla primavera del 2025 (forse).

L'annuncio e la sottolineatura effettuata dalla FAI ai più alti livelli e dalla Regione Piemonte, ha sollevato una **forte e indignata protesta bipartisan degli eurodeputati** che ha portato ad **una presa di posizione contro la Francia della Commissione europea**, ma ora più che mai occorre non abbassare la guardia.

Gli istituti di ricerca mostrano, peraltro, che nonostante gli investimenti dei trasportatori per passare dalla gomma alla rotaia, la gomma stravinca sulla rotaia: **sotto i 300 chilometri, infatti, i camion non hanno rivali e anche sulle lunghe distanze non c'è partita con le ferrovie.**

L'anno passato, ad esempio, il traffico degli autocarri è cresciuto del 6% rispetto a quello che veniva considerato un anno d'oro come il 2007, anno del picco massimo di mobilità autostradale, secondo uno studio dello scorso marzo di Autostrade per l'Italia (Aspi) che gestisce all'incirca la metà della rete.

Quindi per coloro che hanno spostato semirimorchi o attaccate sui carri ferroviari o si sono comprati i treni, oltre al danno la beffa? La risposta degli esperti è che le performance della gomma sono dovute certamente alla flessibilità dei camion, ma molto anche **all'impossibilità di contare su una mobilità ferroviaria, effettivamente funzionante ed efficiente.**

I meriti della gomma si sommano quindi ai demeriti della rotaia che resta storicamente ancorata a una quota media di mercato del 12% di molto inferiore a quella media europea che arriva al 18%.

Questo per non parlare del problema degli altri attraversamenti viari tra Piemonte e Francia, quali **la seconda canna del tunnel del Frejus**, pronta ma non ancora operativa, o della telenovela del **Colle del Tenda**, due soluzioni che sarebbero importanti soprattutto ora per fluidificare il traffico sulle strade piemontesi, aumentando la velocità commerciale dei trasporti.

Tavolo 2 - Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica

Digitalizzazione dei processi

Oggi la **logistica richiede interconnessione e digitalizzazione delle informazioni.**

Occorre quindi per l'Area Nord Ovest **un progetto di digitalizzazione del comparto che guardi nel medio periodo e consenta una programmazione delle spedizioni con una visibilità a più operatori, in sinergia con le tre Regioni interessate, integrando le risorse locali con quelle nazionali del Pnrr.**

Digitalizzare in ambito logistico significa trovare soluzioni volte a informatizzare e a **dematerializzare tutti i processi e le relazioni tra i partner che costituiscono le varie filiere**, ad esempio la digitalizzazione dei documenti di trasporto (DDT).

Strumenti digitali che recepiscono la dematerializzazione dei documenti anche attraverso **il sistema di blockchain**, quali ad esempio, **la lettera di vettura elettronica.**

In proposito, con la legge n. 37 dell'8 marzo 2024 pubblicata in Gazzetta Ufficiale, **la Repubblica Italiana ha aderito al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) relativo a tale lettera.**

L'e-CMR è il nuovo sistema elettronico che permette di avere accesso alle stesse informazioni della versione cartacea e registrare luogo ed ora di partenza ed arrivo, segnare note sullo stato del carico, allegare foto ed altra documentazione.

Disponibile sui dispositivi mobili degli autisti, consentirà a quest'ultimi di apportare la firma, in versione digitale, di presa o avvenuta consegna della merce.

La digitalizzazione della CMR rappresenta un importante passaggio nel settore dell'autotrasporto merci perché permetterà **la velocizzazione e semplificazione dei processi logistici, oltre che lo snellimento delle procedure di controllo ed un aumento della sostenibilità ambientale**, in quanto ridurrà l'utilizzo di documentazione cartacea.

Anche la strada della digitalizzazione passa però da **una contribuzione, anche come forma di sgravio fiscale alle imprese per accelerare i processi di Logistica 4.0.**

E' fondamentale, anche per la digitalizzazione, un **programma di formazione degli addetti.** Questi e altri strumenti digitali comportano, infatti, una conoscenza specifica ed una grande attenzione alla **sensibilità dei dati e di conseguenza ai i più rigorosi criteri di cybersecurity.**

Formazione specifica degli operatori della logistica

Altra importante criticità che incontrano le aziende è quella di reperire sul mercato del lavoro operatori qualificati.

Una criticità che **tocca tutti i livelli:** dal carrellista, all'autista, al manager.

La formazione professionale, costante e continua, sotto questo aspetto può molto.

L'offerta formativa per il settore nelle tre Regioni dell'Area Nord Ovest è sicuramente soddisfacente, vanno però **messe a sistema le eccellenze delle varie Regioni.**

Servono, inoltre, **sistemi in grado di favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro,** sull'esempio di **Global Recruitment,** piattaforma nata in Liguria e attiva in tutta Italia per far incontrare domanda e offerta di autisti.

Occorrono però **candidati disponibili a divenire professionisti** della logistica.

E qui di strada occorre ancora farne molta: tutte le professioni del trasporto e della logistica soffrono di un **problema di appeal,** serve quindi destinare fondi all'orientamento professionale, per sensibilizzare le scuole e le famiglie dei giovani sull'esistenza di sbocchi occupazionali interessanti, anche a livello economico, in un settore in forte espansione.

Un'attività che richiede tempo, così come la costruzione delle infrastrutture "hardware", e **bisogna partire adesso, subito, per orientare, selezionare, formare e far crescere le persone,** altrimenti si rischia che gli ingenti investimenti infrastrutturali in corso nel Nord Ovest **non siano accompagnati da un'adeguata offerta di competenze preparate per farle funzionare.**

La Regione Lombardia è stata pioniera nel campo della formazione con l'approvazione delle Linee Guida operative per l'avvio delle Filiere Tecnologiche-Professionali "4+2" previste dalla L. 99/2022.

Tale iniziativa permetterà ai discenti in uscita dagli istituti secondari di primo grado di iscriversi a percorsi delle superiori di durata quadriennale con una forte connotazione professionalizzante **legata ad una specifica filiera produttiva** permettendo così di proseguire verso gli ITS Academy o di entrare direttamente nel mondo del lavoro.

Questo "visione" del mondo scuola/lavoro permetterà di indirizzare più facilmente giovani anche al settore della logistica che, fino a pochi anni fa, era sinonimo di mere operazioni di stoccaggio e trasporto di merci ma con il tempo **sta subendo profonde modifiche anche portate dalla tecnologia e dalla digitalizzazione.**

Gli ITS Academy, che spesso sono costituiti da imprese e associazioni datoriali, devono avere anche un **supporto regionale** in quanto possono essere la “scintilla” necessaria al settore.

Ed occorrono percorsi scolastici ad hoc.

Sotto quest’ultimo aspetto e 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.**

Una sperimentazione a cui guardare con interesse e proattività per risolvere la carenza di personale specializzato, fornito di un bagaglio professionale adeguato ai tempi attuali e futuri, che si fonda su una robusta preparazione culturale di base a cui aggiungere un **percorso di studi superiori specialistici improntato alla digitalizzazione e alla gestione manageriale del trasporto e della logistica.**

Il già citato 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.

La logistica è un settore le cui attività sono estremamente variegate: magazzinaggio, autotrasporto, trasporto ferroviario, marittimo e aereo, confezionamento, importazione, esportazione, diritto doganale, commerciale e internazionale, intermodalità, multimodalità e via enumerando.

Come indicato dalla Fondazione SLALA: “Servono quindi competenze Core di diverso tipo e di diverso livello di apprendimento, come si evince dalla tabella 1 che mostra, per le competenze professionali più richieste e note, il livello di apprendimento richiesto e le possibili sorgenti di formazione.”

Competenze	Livello di apprendimento	Forme di erogazione della competenza
Operative sulla merce: <ul style="list-style-type: none"> - Magazziniere - Controllore di automi da magazzino 	Base - per lavoratori privi di qualifiche	Istituti professionali Corsi promossi dalla Regione Piemonte Formazione aziendale
Operative su mezzi <ul style="list-style-type: none"> - Guida mezzi pesanti - Manovratore gru - Manovratore carrelli - Macchinisti (treni) 	Base - per lavoratori privi di qualifiche Medio - Per persone motivate a crescere e ad assumere responsabilità	Enti di rilascio delle patenti/brevetti/licenze Formazione aziendale
Amministrative <ul style="list-style-type: none"> - Logistics Administrator 	Alto - Richiesta una consistente formazione di base e disponibilità ad assumere responsabilità su asset aziendali	Istituto Tecnico Superiore Università
Organizzative <ul style="list-style-type: none"> - Disponibile autisti - Spedizioniere 	Alto - Richiesta una consistente formazione di base e disponibilità ad assumere responsabilità su asset aziendali	Istituto Tecnico Superiore Università
Giuridiche <ul style="list-style-type: none"> - Diritto commerciale - Diritto della navigazione - Diritto doganale 	Altissimo - Richiesta formazione di alto livello e specializzazione attinente il settore di applicazione	Università Master Universitari
Economiche <ul style="list-style-type: none"> - Marketing - Logistics Director - Finanza 	Altissimo - Richiesta formazione di alto livello e specializzazione attinente il settore di applicazione	Università Master Universitari

Tabella 1: Competenze Core

Fonte SLALA - Osservatorio territoriale Infrastrutture 2024 - Piemonte

Ma a fianco delle competenze Core “si trovano una serie di competenze che nascono in ambiti non specificatamente logistici ma che possono offrire strumenti cognitivi di sicuro vantaggio. Queste competenze “Shell” (shell perché rendono più robuste le competenze core) derivano da scienze psicologiche, informatiche, ingegneristiche ed economiche per impieghi di utilità alla logistica, come si può vedere in Tabella 2.”

Competenze	Livello di apprendimento	Forme di erogazione della competenza
Soft skills <ul style="list-style-type: none"> - Lavoro in team - Gestione delle relazioni - Leadership - Comunicazione 	Trasversali a tutti i livelli.	Corsi in azienda Corsi promossi dalla Regione Piemonte
Data Science <ul style="list-style-type: none"> - Data Analyst - Data Scientist - AI Operator/Machine Learning - Cybersecurity Expert - Web e App Developer - Digital Project Manager - Social Media Manager - Content Creator - E-commerce Specialist 	Da livello Alto a Altissimo Alto - Richiesta una consistente formazione di base e disponibilità ad assumere responsabilità su asset aziendali Altissimo - Richiesta formazione di alto livello e specializzazione attinente il settore di applicazione	ITS Università Master Universitario
Automation <ul style="list-style-type: none"> - Operatore/programmatore di automi - Meccatronica 	Medio - Per persone motivate a crescere e ad assumere responsabilità	Corsi in azienda Corsi promossi dalla Regione Piemonte ITS
Supply Chain Management <ul style="list-style-type: none"> - Controllo di processo - Controllo economico/finanziario - Marketing integrato con la logistica 	Da livello Alto a Altissimo Alto - Richiesta una consistente formazione di base e disponibilità ad assumere responsabilità su asset aziendali Altissimo - Richiesta formazione di alto livello e specializzazione attinente il settore di applicazione	ITS Università Master Universitario

Tabella 2: Competenze Shell

Fonte SLALA - Osservatorio territoriale Infrastrutture 2024 – Piemonte

Diploma di Perito Logistico con sistema scolastico duale

Dall'anno scolastico 2020/21 e quindi già per 4 anni scolastici è proseguito il percorso che, grazie alla **Convenzione sottoscritta tra Fai Torino, S.I.TO. spa e Istituto Galilei- Ferrari di Torino** e con il contributo della Camera di Commercio di Torino, consente di conseguire il **diploma di Perito Logistico con sistema Duale**.

Il percorso Duale si caratterizza dal fatto che, in aggiunta alle attività scolastiche “tradizionali”, che vengono svolte nel plesso dell’istituto Galilei-Ferrari, **per un giorno alla settimana le lezioni si svolgono in aule appositamente allestite all’Interporto di Torino, presso le sedi di Fai Torino e di S.I.TO spa.**

Al termine dell’anno scolastico il programma prevede avviamento a stages e tirocini dei ragazzi presso le aziende del territorio e nel luglio del 2023 ci sono stati i primi diplomati. Alla luce di queste positive esperienze FAI Torino ha recentemente firmato il **Protocollo d’intesa tra la FAI di Torino, la Fondazione ITS Academy e S.I.TO. spa relativamente ai percorsi formativi strutturati nell’ambito dei trasporti e della logistica – Formazione terziaria V livello EQF.**

Il progetto si è concretizzato in un mese di lezioni svolte da **docenti provenienti dal mondo delle aziende agli studenti dell’indirizzo di cui sopra giunti al termine del loro primo anno scolastico (2023/24) ed all’inserimento di alcuni di loro presso aziende associate FAI Torino** per il perfezionamento dell’apprendistato di Alta Formazione che caratterizza il secondo e ultimo anno di studi.

La collaborazione verrà intensificata al fine di completare un percorso di studi che, partendo dal terzo anno di scuola superiore si completi con i 2 anni di ITS.

L’obiettivo è di creare una filiera che possa **dare vita a figure di responsabilità da inserire presso aziende, interporti, terminal ecc.**

Fai Torino si rivolge anche a disoccupati o a occupati in altri settori ma “vocati” a quello dei Trasporti e della Logistica al fine di preparare sia risorse prettamente tecniche caratterizzate da minori responsabilità (carrellisti e altro), sia risorse amministrative/gestionali con un buon grado di autonomia.

Reclutamento e formazione degli autisti

Diverso invece è il discorso dell’urgenza che ha l’autotrasporto nel **reclutare la figura indispensabile dell’autista**: abbiamo visto in questi anni una buona disponibilità di contributi regionali destinati all’ottenimento delle patenti abilitanti per la conduzione di veicoli commerciali ma purtroppo sono stati poco incisivi (es: Bando Formare per Assumere specifico per le imprese del settore autotrasporto indetto da Regione Lombardia) e non hanno risposto alle aspettative preventivate.

Inoltre, l’attrattività del settore, spesso è strettamente correlato alle criticità che da anni pesano sull’autotrasporto (congestione del traffico, tempi di attesa al carico/scarico, infrastrutture inadeguate, ecc.): **una visione completa e al passo con i tempi del concetto di logistica porterà inevitabilmente l’intera comunità a rivalutare positivamente l’attività di conducente.**

Tavolo 3 - Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli

La macro regione Liguria-Lombardia-Piemonte gode oggi della presenza di un sistema portuale ligure e di una serie di aree retroportuali che si sviluppano, e lo faranno ancora di più in futuro, secondo **le logiche degli operatori privati**.

Occorre però che **tutte queste aree logistiche vengano messe a sistema**, disciplinando scenari strategici comuni, evitando proliferazioni che, oltre a consumare superficie, siano occasioni di speculazione immobiliare, senza dare effettivo beneficio alla movimentazione delle merci ed alla **trasformazione dell'Area Nord Ovest in uno snodo logistico europeo d'eccellenza**.

Pari attenzione e impegno vanno profusi nel **potenziamento degli interporti e nello sviluppo dell'intermodalità strada-ferrovia**.

Il Nord-Ovest assume un'importanza particolare nel contesto del corridoio Reno-Alpi funzionale al collegamento dell'Italia con il sud dell'Europa, una porta d'ingresso sempre più strategica grazie ad una serie di infrastrutture che Genova e la Liguria avranno il compito di promuovere e favorire con impegno e tenacia in piena sinergia con gli enti sovraordinati.

L'investimento statale sulla nuova diga foranea di Genova è eccezionale nel volume di risorse e nei tempi di realizzazione. Questa opera potrà cambiare il porto di Genova e renderlo competitivo rispetto ai grandi player.

Insieme alla diga è fondamentale una **velocizzazione dei cantieri del terzo valico e quelli autostradali** perché senza infrastrutture stradali e ferroviarie la diga è ridondante.

La nuova diga è il principale tassello di una serie di opere strategiche collegate e connesse in grado di far fare al nostro territorio un concreto e reale salto di qualità dopo decenni.

Il Terzo Valico necessita di tempi certi di realizzazione.

Il quadruplicamento delle linee ferroviarie tra Tortona e Milano è fondamentale per collegare Genova e due altre città produttive del nord-ovest come Milano e Torino.

Sempre in Liguria, una infrastruttura strategica e importantissima come la Gronda può dare finalmente risposte al comparto di trasporti e logistica in termini di operatività e allo stesso tempo decongestionare il traffico dalle arterie principali della città. Genova e la Liguria non possono più permettersi il lusso di aspettare.

Un altro tema fondamentale è la grande operazione di digitalizzazione della filiera logistica (dall'industria per finire ai porti con tutti gli attori pubblici e privati coinvolti), così come un **avvio operativo della Zona Logistica Semplificata e delle Zes, ancora ferme per questioni relative alle indagini portuali ma anche per lentezze di alcune Regioni**.

Sarà fondamentale integrarle con le aree di crisi complesse, insieme ai corridoi doganali, poi c'è tutta la parte di semplificazione, la parte di urbanistica, la velocizzazione di quelle

che sono anche le concessioni edilizie; tutti contenuti senza i quali emerge un freno allo sviluppo se e quando una nuova realtà si vuole insediare.

Quando gli investitori esteri vengono a proporre nuovi insediamenti aziendali in Italia la prima cosa che li frena è l'incertezza del tempo di realizzazione dei progetti.

Le aree di Cornigliano possono essere strategiche in un ridisegno volto a favorire nuovi insediamenti nel settore della logistica. Queste aree dove arriva la ferrovia e dove c'è la banchina, possono essere utilizzate a uso comune per fare logistica dell'acciaio, ma anche per dare opportunità al porto e a nuovi investimenti infrastrutturali.

Queste aree devono servire a far sì che digitalizzazione e infrastruttura possono dare libero accesso al territorio retrostante, fra cui la Green Logistics Valley in Valpolcevera e al Basso Piemonte.

Genova, inoltre, sta per diventare il **primo hub logistico mondiale per l'approvvigionamento delle navi**, quindi non solo la parte food and beverage ma anche tutta la parte di procurement in generale. Le navi sono città galleggianti e porteranno un gettito veramente enorme.

Avere gli approvvigionamenti vuol dire attrarre supplier, operatori logistici, vuol dire attrarre tecnologia, nuove opportunità di business e di lavoro, ma soprattutto creare ricadute sulla città di Genova.

Retro-portualità ligure e interporti per lo sviluppo dell'intermodalità

Il Nord Ovest d'Italia può contare sul sistema dei Porti liguri, Genova e Vado in testa, che devono porsi come **portualità di eccellenza all'interno di un Mediterraneo sempre più strategico per il transito e l'arrivo di merci dall'Est asiatico e non solo.**

Non può però esistere una portualità efficace ed efficiente se non si basa **su un sistema di retroporti in grado di fluidificare i container istradandoli via gomma e treno nel modo più veloce possibile.**

In sintesi, un porto non può esprimere tutte le sue potenzialità se non ha una **retro-portualità adeguata.**

Nel caso della Liguria, il Piemonte, data anche la sua conformazione geomorfologica, apre a Genova, appena superati contrafforti appenninici, la pianura padana, ponendosi come **retroporto naturale dei porti liguri.**

Per sistema retroportuale o retroporto si intende un insieme di aree situate a distanze variabili oltre i confini portuali che **svolgono funzioni sulla merce di supporto al porto, o ai porti, a cui fanno riferimento.**

Dal punto di vista amministrativo il Sistema Retroportuale non è attualmente definito dal quadro legislativo, questo lascia spazio alle Autorità di Sistema Portuale per configurare secondo le proprie esigenze il funzionamento e l'amministrazione di quelle aree.

Il retroporto è quindi un concetto elastico che ben assolve alle particolari esigenze dell'ambito portuale di riferimento. Ma perché un insieme di infrastrutture logistiche

atte alla gestione delle merci (containerizzate o sfuse) possa definirsi “Retroporto” o, se articolato in aree non contigue, “Sistema Retroportuale” è necessario individuare la cifra comune che queste devono avere nei confronti dei porti di riferimento.

Si ritiene, per quanto riguarda un Retroporto Ligure che risieda oltre appennino, che questa cifra comune sia data dalla possibilità di **spostare merci tra Porti e Retroporti in continuità doganale.**

Ossia, ad esempio, nel caso di merce in importazione, avere la possibilità di comunicare nella dichiarazione doganale la specifica area retroportuale di riferimento per poter trasportare (per i controlli e per lo sdoganamento) la merce in quell’area, senza necessità di altri adempimenti.

Nel caso di merce in esportazione, poter considerare le aree retroportuali come banchine portuali e quindi espletare formalità e controlli doganali come fossero in porto.

La possibilità di estendere la “dogana” portuale ai retroporti creerebbe un elemento di continuità amministrativa che cementerebbe il sistema rendendo possibili le condizioni operative perché i porti liguri sorpassino i limiti infrastrutturali a cui l’Appennino li condanna.

Le Zone Logistiche Semplificate

Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) sono **aree geografiche sottoposte a particolari condizioni economiche (agevolazioni fiscali) e amministrative (semplificazione e riduzione dei tempi massimi degli iter di approvazione burocratici)** che traggono origine dalle Zone Economiche Speciali (ZES) che furono congregate (DL 20 giugno 2017, n. 91) per favorire lo sviluppo economico del Meridione.

La ZLS gode quindi di semplificazioni amministrative che possiamo così riassumere:

- Riduzione generale di un terzo dei termini procedurali previsti, in via generale, dalla l. 241/1990 e, in particolare, di quelli previsti dalle normative nazionali di riferimento in materia, tra l’altro, di valutazioni ambientali (VIA, VAS, AIA, etc.);
- Riduzione alla metà dei termini della conferenza di servizi semplificata;
- Riduzione alla metà dei termini per la formazione del silenzio assenso nei rapporti tra pubbliche amministrazioni;
- Introduzione dell’autorizzazione unica di cui all’articolo 5 bis del DL n. 91/2017, come modificato dall’art. 57 del DL n. 77/2021, nella quale confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta previsti dalla vigente legislazione in relazione all’opera da eseguire, al progetto da approvare o all’attività da intraprendere, etc.

Oltre alle semplificazioni derivanti dall’apparato legislativo nazionale se ne possono **aggiungere altre di matrice regionale.**

La ZLS, pur non comportando specifiche caratteristiche economiche (a differenza della ZES), **mira ad attrarre l'insediamento di operatori logistici grazie alle semplificazioni burocratiche che offre e per questo motivo si chiede l'Immediata attivazione del percorso per l'individuazione delle aree ZES nelle tre Regioni del Nord Ovest.**

Da qui l'urgenza di poter contare su una riforma che centralizzi a livello di legge quadro la programmazione portuale, sfruttando nel contempo le opportunità offerte dall'autonomia differenziata che dà alle Regioni la possibilità di sfruttare al meglio i ricavi derivanti dal gettito fiscale.

Proposte di interventi ed obiettivi di breve e medio termine

1. Analizzare le condizioni di realizzazione e finanziamento di iniziative tese all'aumento della competitività della filiera industriale e logistica, finalizzate a mantenere in capo al cedente della merce il processo di trasporto optando, in export, per l'INCOTERM "DDP – delivery duty paid – DAP -Delivery at place".
2. Ricerca delle condizioni di realizzazione e finanziamento di attività di Assistenza tecnica a favore delle micro e piccole imprese di trasporto e Logistica, per coniugare innovazione tecnologica e innovazione dei modelli di business con particolare riferimento a sistemi di adozione e rilevazione di principi di sostenibilità ESG.
3. Attuare percorsi di riconversione delle imprese di trasporto verso il settore dell'intermodalità, sostenendo investimenti finalizzati alla crescita dimensionale delle imprese, mediante accorpamenti, fusioni, incorporazioni, consorzi e/o cooperative, reti di imprese, per l'insediamento all'interno di Interporti o di nodi logistici intermodali, per l'acquisizione di specifiche attrezzature di carico, movimentazione e trasporto, allo sviluppo di sistemi di gestione informatica delle attività intermodali, all'internazionalizzazione.
4. Confermare e rafforzare il Ferrobonus in sinergia con altre forme di incentivazione economica previste dalle Regioni.
5. Individuare e attivare immediata le ZLS nelle tre Regioni del Nord-Ovest, mentre si chiede che le Province redigano una mappatura dettagliata delle zone definite "ambiti territoriali idonei" coinvolgendo tutti gli stakeholders, in coerenza con le esigenze del territorio e coinvolgendo in tale operazione le associazioni di categoria che possono apportare esperienza e valutazioni pratiche.

6. Stimolare lo sviluppo degli insediamenti logistici anche con premialità, privilegiando la rigenerazione delle aree dismesse che hanno una vera vocazione logistica, evitando semplici speculazioni immobiliari.
7. Prevedere supporti economici per favorire la selezione e la formazione dei professionisti della logistica, attivando percorsi Duali e favorendo gli ITS per la filiera.
8. Coinvolgere gli Istituti scolastici affinché contribuiscano a sensibilizzare i giovani e le famiglie sugli sbocchi professionali offerti dalla logistica nel Nord Ovest.
9. Prevedere investimenti per la digitalizzazione della filiera, i sistemi informatici, la dematerializzazione dei documenti cartacei e la formazione degli addetti all'utilizzo del digitale in azienda.
10. Stimolare la "Logistica dell'ultimo miglio" la cui assenza o carenza in molte realtà cittadine delle tre regioni porta inevitabilmente un grave impatto sulla qualità della logistica, ripensando e ammodernando all'interno delle città le modalità di distribuzione delle merci in modo da far convivere le esigenze del trasporto privato con quelle del trasporto delle merci e della logistica (ad esempio attraverso l'istituzione di corsie riservate per il trasporto merci, magari in orari prefissati).
11. Opporsi in tutte le sedi istituzionali, nazionali ed europee, all'isolamento logistico causato dalle difficoltà di attraversamento dei valichi alpini e dall'interminabile cantierizzazione del sistema autostradale del Nord Ovest.
12. Attivare politiche efficaci per un recupero di produttività ed efficienza del settore logistico e dei trasporti del Nord Ovest.

Allegato – Sintesi punti principali schede tavoli

Tavolo 1 - Intermodalità e trasporto merci

- Macroregione del Nord-Ovest deve essere pensata come un “unico sistema di vasi comunicanti”
- LOGISTICA
 - Regolamentazione della localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale
 - “Logistica dell’ultimo miglio” ripensando e ammodernando all’interno delle città le modalità di distribuzione delle merci anche attraverso l’istituzione di corsie riservate per il trasporto merci, magari in orari prefissati.
- SISTEMA FERROVIARIO
 - Incentivazione dello shift modale gomma-ferro mediante l’assegnazione di contributi regionali (es.: Dote Merci Ferrovia) ad integrazione del “Ferrobonus 23-26”

Tavolo 2 - Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica

- FORMAZIONE E ORIENTAMENTO ALLA PROFESSIONE
 - Linee Guida operative per l’avvio delle Filiere Tecnologiche-Professionali “4+2” previste dalla L. 99/2022.
 - Reclutamento dell’autista: eventuali contributi riconosciuti direttamente ai candidati
- DIGITALIZZAZIONE
 - Sostegno agli Investimenti in sistemi informatici, la dematerializzazione dei documenti cartacei e la formazione degli addetti all’utilizzo del digitale in azienda.

Tavolo 3 - Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli

- Zone Logistiche Semplificate per lo sviluppo aziendale e la crescita occupazionale dei territori
- Target di sistema:
 - Recuperare traffici marittimi, specie grandi player, che utilizzano porti nord Europa.
 - Recuperare Iva su merce da traffici marittimi mondiali (stima tra i 4 e i 9 miliardi di euro) –
 - Quadro logistico unitario del sistema retroportuale, interportuale e di aree polmone che gravitano su sistema portuale ligure
- Obiettivi organizzativi/operativi:
 - Efficientamento attività smistamento da/per i porti
 - Aumento produttività terminal portuali
 - Digitalizzazione dell'intera filiera logistico-portuale
 - Sviluppo intermodalità e interoperabilità
 - Mettere a sistema hub e piattaforme logistiche presenti nell'area interregionale
 - Autoparchi per camion e aree lunghe soste per container vuoti
 - Attività di shuttle stradale o ferroviario dei container da porti a retro porti
 - Realizzazione network portuale/nodi logistici/'dry port'