



Webinar Freight Leaders Council in collaborazione con SIPoTra

Comunicato stampa FLC

Si è svolto venerdì 28 febbraio il webinar "Ripensare gli incentivi nel settore trasporti e logistica. Soluzioni innovative per un futuro competitivo e sostenibile", organizzato dal Freight Leaders Council, associazione che rappresenta gli operatori della logistica, in collaborazione con la Società Italiana Politica dei Trasporti (SIPoTra). È il primo di altri che seguiranno.

L'evento ha rappresentato un'importante occasione di confronto costruttivo tra istituzioni, imprese ed esperti del settore, con l'obiettivo di analizzare l'efficacia del sistema di incentivi attuale e individuare soluzioni più mirate e sostenibili. In Italia, il trasporto su strada continua a essere predominante, rappresentando l'87,6% del totale delle tonnellate-chilometro trasportate, un valore significativamente superiore alla media UE del 77,7% (Fonte: DG MOVE, Statistical Pocketbook). Questo dato evidenzia la necessità di rivedere gli incentivi per favorire un riequilibrio modale verso il trasporto ferroviario e via acqua. Il mercato della logistica per conto terzi, che costituisce il 43,6% del valore totale della logistica italiana, ha raggiunto un valore di 118 mld di euro, confermando il ruolo strategico del settore per l'economia nazionale (Fonte: Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", Politecnico di Milano).

Nel corso del webinar è emerso come il sistema degli incentivi finanziari al settore trasporti e logistica, fino ad oggi, non abbia pienamente raggiunto gli obiettivi di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, e solo parzialmente quelli di efficienza, innovazione e tutela ambientale. Si è sottolineata la necessità di un approccio più strutturato e orientato al lungo termine, in grado di rispondere alle dinamiche della domanda, migliorare la competitività del Paese e favorire la digitalizzazione del settore.

Durante il dibattito, gli esperti hanno affrontato diverse tematiche cruciali. Si è discusso del ruolo degli incentivi come strumenti di politica economica e del loro impatto industriale e sociale. Un altro aspetto centrale ha riguardato l'individuazione di strumenti di incentivazione in grado di promuovere lo sviluppo dell'intermodalità. Particolare attenzione è stata dedicata al confronto con le politiche di incentivazione adottate a livello internazionale, così da individuare le best practices applicabili al contesto italiano.



Un punto di riflessione fondamentale ha riguardato la necessità di ripensare gli incentivi in un'ottica di premialità per supportare meglio comparti della logistica e dei trasporti strategici per l'economia nazionale. Inoltre, è emersa l'importanza di adottare sistemi di monitoraggio puntuali, capaci di premiare le aziende che realizzano progressi concreti in termini di efficienza energetica, sostenibilità ambientale, digitalizzazione e miglioramento delle condizioni di lavoro.

La recente indagine conoscitiva dell' Autorità dei Trasporti (ART) ha sottolineato la necessità di rimuovere le barriere all'ingresso nel mercato e garantire un accesso equo alle infrastrutture, attraverso la definizione di criteri trasparenti per la determinazione di tariffe e pedaggi. Un altro dato rilevante riguarda la frammentazione del settore: si tratta di un universo di riferimento composto da 99.309 aziende attive al 31 dicembre 2024, di cui 18.217 prive di veicoli di proprietà. Delle rimanenti 81.092 quelle con oltre 100 mezzi sono 989, quelle fra 21 e 100 mezzi sono 6.999 mentre le restanti 73.104 hanno meno di 20 mezzi. (Fonte: Albo Autotrasporto). Inoltre, il 50% delle imprese iscritte all'Albo è costituito da ditte individuali, e una percentuale non trascurabile risulta iscritta senza possedere alcun veicolo, segnalando possibili distorsioni nella regolamentazione del mercato.

Si è parlato non solo del ruolo delle aggregazioni orizzontali tra operatori del medesimo segmento ma anche degli impatti sulla concorrenza, delle integrazioni verticali promosse dagli operatori del settore marittimo, oltre alla necessità di valutare comparativamente l'efficacia degli incentivi destinati alla domanda rispetto a quelli rivolti all'offerta.

Il dibattito è stato arricchito dalle relazioni di apertura di scenario di Guido Improta, Segretario Generale di ART, di Francesco Benevolo, Direttore Operativo RAM, Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.a, e di Antonio Macera del MIT-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Guido Improta, presentando la sua esaustiva relazione ha osservato: "Come emerso dal report realizzato dall'ART nel 2022, la

questione va ben oltre il settore trasporti e logistica per coinvolgere tutto il comparto industriale, energetico e delle comunicazioni, dal momento che il sistema di capitali è uno e quindi una dovrebbe essere la politica industriale. Il tema è che finché le industrie non si renderanno conto che il settore logistico è parte integrante dell'ecosistema produttivo non potrà mai esserci una crescita virtuosa e organica. La recente esperienza ha dimostrato infatti che, senza una regolamentazione e una politica industriale di ampio respiro, liberalizzazioni e sussidi diventano criticità più che benefici, alimentando realtà poco efficaci e meritevoli. Auspico che questi momenti di confronto possano servire a tracciare nuove linee comuni per affrontare e risolvere insieme i problemi del mercato".

La tavola rotonda, condotta da Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council, ha visto la partecipazione di importanti rappresentanti del settore, tra cui Umberto Ruggerone (Presidente di Assologistica), Luca Sisto (Segretario Generale di Confindustria), Giuseppe Rizzi (Direttore Generale di Fermerci), Mauro Pessano (Presidente Fercargo) e Marco Spinedi (Presidente dell'Interporto di Bologna, socio del Freight Leaders Council e componente del Direttivo di S.I.Po.Tra.).

Spinedi, nel corso del suo intervento, ha dichiarato: "L'attuale situazione, caratterizzata da un periodo particolarmente critico per il trasporto delle merci a causa della difficile congiuntura economica europea e degli effetti negativi derivanti dai numerosi cantieri presenti non solo nel nostro Paese, ma anche in Europa, rende quanto mai attuale il ripensamento degli incentivi a favore del settore, quale obiettivo prioritario di politica industriale. Tali strumenti devono essere utilizzati non solo per limitare le esternalità ambientali negative derivanti dalla movimentazione delle merci, ma anche per favorire la riorganizzazione e il consolidamento di comparti come l'autotrasporto e il trasporto ferroviario delle merci, che da troppi anni soffrono di debolezze strutturali. In particolare, il settore dell'autotrasporto è caratterizzato da un'eccessiva frammentazione imprenditoriale, soprattutto nel nostro Paese, mentre quello ferroviario presenta margini di redditività limitati. Sussidi e incentivi non possono rappresentare una soluzione temporanea a crisi d'impresa che assumono sempre più connotazioni strutturali, ma devono essere ripensati come strumenti di una strategia di politica industriale con una prospettiva di lungo termine e un mercato di riferimento necessariamente di dimensione europea. Le imprese che oggi operano nel trasporto terrestre, su gomma e su ferro, devono essere accompagnate nel loro percorso di sviluppo, tenendo ben presenti questi due fattori."

Il Presidente Marciani, ideatore ed organizzatore di questo panel che, come anticipato, è solo il primo di una serie ha continuato: "Condivido in pieno il richiamo alla trasparenza del Presidente di Interporto Bologna Marco Spinedi, essenziale per un sano e costruttivo confronto. Come pure la necessità di sostenere il sistema industriale attraverso l'incentivazione al proprietario della merce e cliente degli operatori più che agli operatori di trasporti e logistica. Nella misura in cui, in un sistema innovativo e dinamico è chiaro che i sussidi dovrebbero essere destinati a sostegno della domanda, ovvero a quei soggetti che, in base alle necessità ed all'offerta del mercato, devono scegliere le idonee modalità di trasporto. Consapevoli che un tale cambiamento sarebbe possibile solo attraverso una politica industriale in grado di cogliere il valore attuativo di logistica e trasporti, inquadrandoli come strumenti e non come finalità. Il punto è che bisognerebbe ampliare l'ottica del ragionamento, considerando il mercato italiano in una visione prima europea e poi mondiale. Appuntamento al prossimo webinar, quindi, per un altro passo avanti nel processo di convergenza delle idee e delle necessità che questo settore, locomotiva della nostra industria, deve unitariamente rappresentare a tutti gli stakeholder."

Il webinar ha segnato un passo importante verso un ripensamento degli incentivi nel settore, promuovendo un confronto costruttivo tra tutti gli attori coinvolti per delineare politiche più efficaci e sostenibili, in grado di rendere il comparto trasporti e logistica più competitivo e innovativo nel lungo periodo.

Comunicato stampa FLC - 05 marzo 2025

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003