

LA REGOLAZIONE ECONOMICA: COSTI E BENEFICI PER AUTOTRASPORTO E LOGISTICA



Guido Improta – Segretario Generale

Fonte: ISS Alessandro Volta, PA

Roma, 28 febbraio 2025

INDICE

1. PREMESSA

1.1. Il ruolo di ART

1.2 Cosa serve per fare sistema e fermare il declino

2. IL SETTORE DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO

2.1. Incidenza del settore: alcuni dati

2.2 Benchmark internazionale e *modal shift*

3. INDAGINE CONOSCITIVA ART

3.1. Avvio Indagine Conoscitiva ART

3.2. Contenuti analizzati nell'Indagine Conoscitiva

3.3 La subvezione

3.4. Focus su incentivi pubblici all'autotrasporto

4. CONSIDERAZIONI FINALI

PREMESSA

1. Perché un Autorità dei trasporti con competenza multimodale?

L'obiettivo è quello di promuovere una visione d'insieme in capo ad un unico organismo in grado di prevedere impatti a medio e lungo termine su concorrenza, competitività e sviluppo socio-economico.

2. Con quali strumenti?

Indagini conoscitive, analisi (*ex ante*) di impatto della regolazione, valutazioni (*ex post*) dell'intervento realizzato, in costante contatto (*consultazioni, audizioni*) con gli stakeholders nel rispetto dei ruoli.

3. Di che tipo di regolazione c'è bisogno?

Di una regolazione che, consapevole delle differenti modalità di trasporto e del diverso grado di concorrenza e/o complementarità dei servizi che chiede il mercato, favorisca il raggiungimento di obiettivi funzionali alle scelte di politica industriale, ottimizzando gli impatti sulla finanza pubblica (*incentivi*) e favorendo l'attrattività (*in termini di redditività*) del mercato dei capitali al pari di altri settori a rete (energia, comunicazioni) anche grazie all'armonizzazione dei diversi regimi regolatori.

Di una regolazione che faccia percepire i benefici rispetto ai costi, diretti e indiretti, che comporta. A partire dall'applicazione di pedaggi infrastrutturali che tengano conto dei costi esterni delle diverse modalità

COME FARE SISTEMA E FERMARE IL DECLINO

Essere consapevoli che:

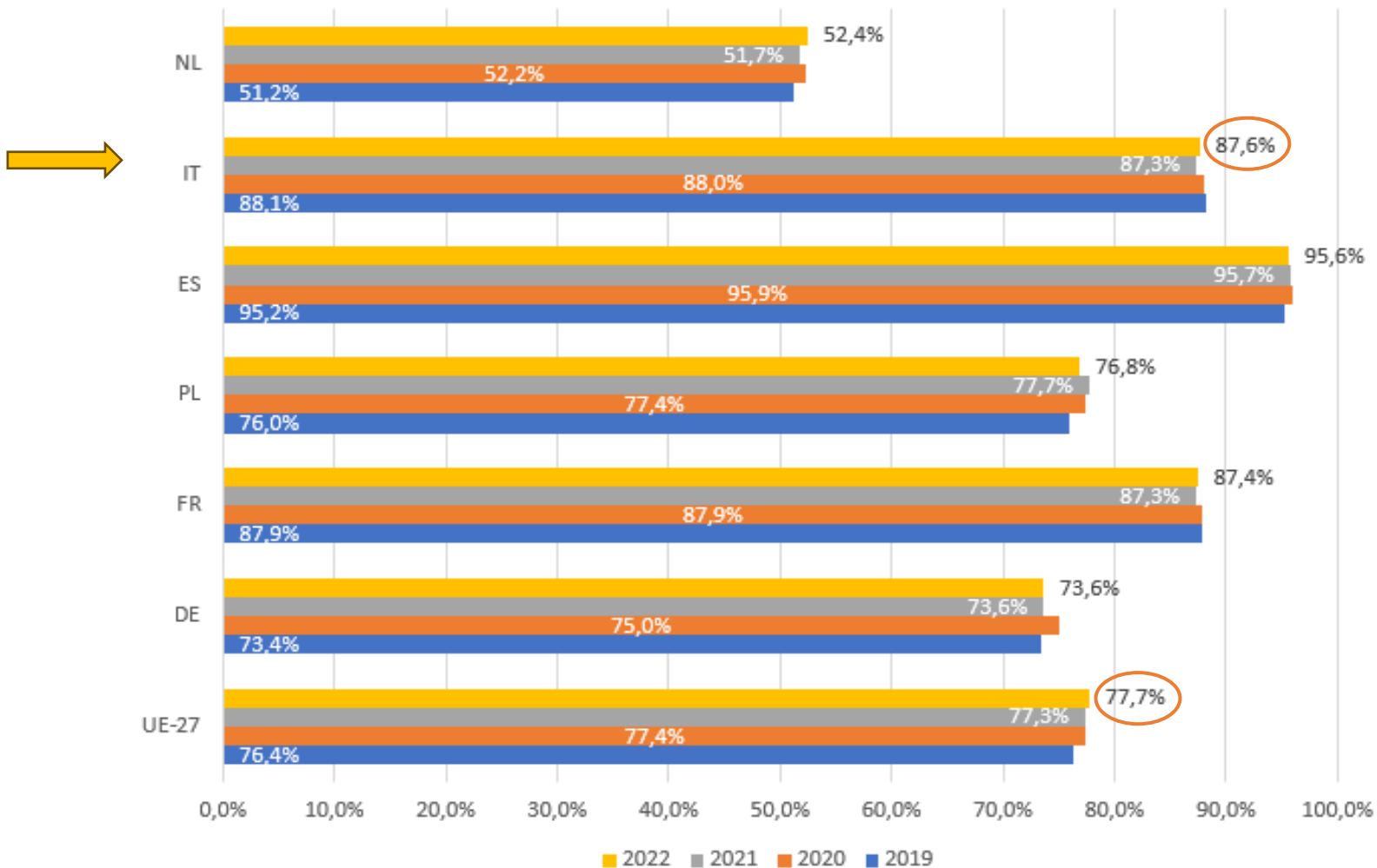
- la logistica (infrastrutture + servizi) è un fattore strategico per il posizionamento competitivo sui mercati
- la liberalizzazione non ha prodotto nuovo traffico/più lavoro di qualità
- la risposta politica è invece sempre stata opportunistica e contingente, dando luogo ad una pletera di sussidi all'esercizio e incentivi, invece di promuovere una concorrenza regolamentata dove la sostituzione/specializzazione fra i diversi modi di trasporto avvenga in modo graduale e condiviso
- occorre rafforzare la struttura patrimoniale/dimensionale delle nostre imprese, migliorando l'efficienza dei servizi e dei processi
- una delle condizioni di ingaggio per cambiare le cose è affrontare il problema della vendita «franco fabbrica» che ha determinato la retrocessione di una parte del valore aggiunto generata dal nostro sistema produttivo agli operatori internazionali
- le aziende industriali si assumano precisi obblighi di verifica sulla legittimità della propria supply chain (*il silenzio dei portatori di interesse sulle attività che sta portando avanti la Procura di Milano, 14 indagini in 3 anni, è tuttavia abbastanza eloquente ...*)

2. IL SETTORE DELLA LOGISTICA E DELL'AUTOTRASPORTO

2.1 INCIDENZA DEL SETTORE: ALCUNI DATI

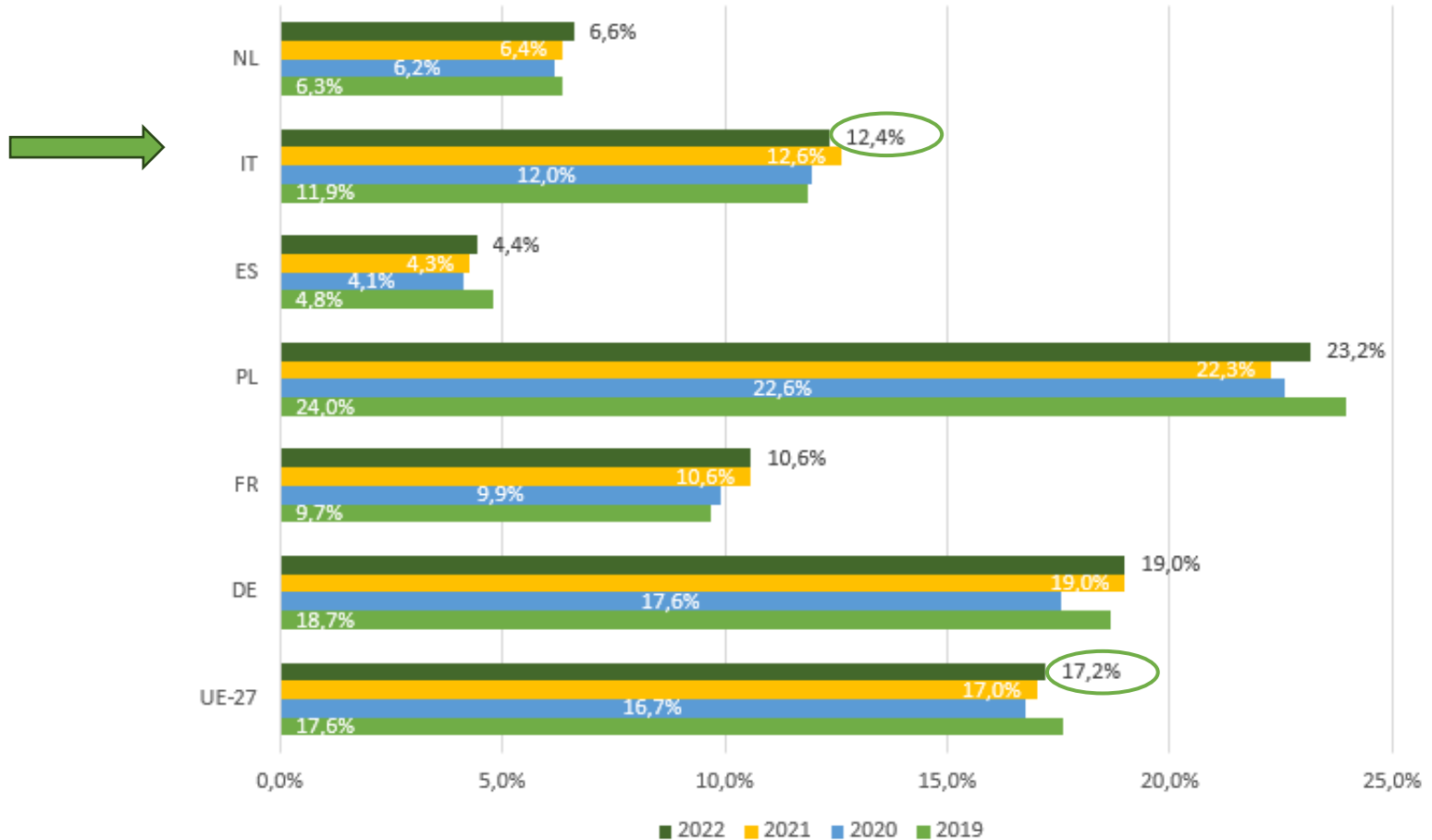
- ❑ Il mercato della logistica per conto terzi vale circa **118 mld euro** (stima 2024; fonte: Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano)
- ❑ I veicoli censiti dall’Albo dell’autotrasporto ammontano a **865.770** (di cui il 54% Euro 6; il 15% circa è invece ancora ante Euro 5), riconducibili a **99.309** imprese di cui solo il 2,9% (**1457**) con più di 100 veicoli (Fonte MIT, 2024)
- ❑ I volumi di merce che sono stati trasportati solo per via terrestre (i.e. strada, ferrovia, navigazione interna) nel 2022 ammontano a **196,9 mld ton-km**, di cui la larga parte è rappresentata dal trasporto su gomma, pari a **172,4 mld ton-km**, corrispondente **all’87,6% del totale ton-km**
- ❑ Il trasporto su strada è la modalità largamente prevalente in Italia, come negli altri Paesi UE, ma superiore alla media europea (media UE-27: **77,7%**)
- ❑ **Trend nel tempo sostanzialmente stabile** nella ripartizione modale tra strada, ferrovia, navigazione interna e condotte

2.2 BENCHMARK INTERNAZIONALE E SHIFT MODALE: % STRADA (TON-KM)



Fonte dati: DG MOVE, Statistical pocketbook, vari anni

2.3 BENCHMARK INTERNAZIONALE E SHIFT MODALE: % FERRO (TON-KM)



Fonte dati: DG MOVE, Statistical pocketbook, vari anni

3. INDAGINE CONOSCITIVA ART DELIBERA 225/2022

3.1.1 AVVIO INDAGINE CONOSCITIVA

- Dalla [delibera n. 225/2022](#) (avvio indagine conoscitiva):

*CONSIDERATO che l'attuale assetto normativo che interessa l'autotrasporto e la logistica presuppone una regolazione di settore, non solo economica, che assicuri **misure volte a efficientare ulteriormente i c.d. nodi infrastrutturali**, cioè i porti, i retroporti, le strade, con l'obiettivo di **eliminare le barriere all'ingresso** dei singoli mercati, di **garantire parità di accesso** degli operatori economici alle stesse infrastrutture, di **definire criteri per la determinazione di tariffe e pedaggi** per l'uso delle infrastrutture, che siano orientati ai costi pertinenti e conseguentemente a una riduzione dei livelli tariffari, a vantaggio degli utenti;*

3.1.2 AVVIO INDAGINE CONOSCITIVA

- Dalla delibera 225/2022 (segue)

*RITENUTO opportuno acquisire **elementi informativi**, tra gli altri, sulle tematiche dell'accesso di **nuove imprese al mercato con autoveicoli dotati di trazione a basso inquinamento**; della regolamentazione del **carico/scarico** dei veicoli da parte dei conducenti con particolare riferimento ai **centri urbani**; delle **attese improduttive in corrispondenza di porti, scali ferroviari e interporti**; delle criticità dell'attuale normativa sui trasporti in **subvezione**; dell'efficacia ed efficienza dell'attuale sistema concernente la determinazione delle **tariffe minime dell'autotrasporto**; dei requisiti delle **pertinenze di servizio** relativi alle infrastrutture autostradali per esigenze di sicurezza della circolazione stradale;*

3.1.3 CONTENUTI ANALIZZATI NELL'INDAGINE CONOSCITIVA



L'accesso al mercato dei servizi di autotrasporto e livello di trasparenza



La frammentazione del settore e la subvezione



L'accesso alle infrastrutture e le attese improduttive ai nodi logistici



I valori di riferimento per i costi di esercizio per il settore dell'autotrasporto



Pertinenze di servizio in ambito autostradale e servizi agli autotrasportatori



Lo sviluppo dell'e-commerce e la logistica urbana

3.2.1 L'ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI DI AUTOTRASPORTO E LIVELLO DI TRASPARENZA

- Liberalizzazione regolata con iscrizione obbligatoria al Registro Elettronico Nazionale (REN), curato dal MIT
- *Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi*, istituito dalla legge 298/1974 e tenuto da un Comitato centrale che opera nell'ambito del MIT
- La governance dell'Albo è assegnata al Comitato centrale il quale, *inter alia*, è tenuto a «*svolgere attività di controllo sulle imprese iscritte, al fine di garantirne la perdurante e continua rispondenza ai requisiti previsti per l'esercizio della professione come definiti ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009*» (v. art. 9, l-quater), d.lgs. 284/2005)
- Il regolamento comunitario, un'impresa di autotrasporto deve soddisfare i seguenti requisiti: (i) stabilimento; (ii) onorabilità; (iii) idoneità finanziaria; (iv) idoneità professionale

3.2.2 L'ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI DI AUTOTRASPORTO E LIVELLO DI TRASPARENZA


- L'ordinamento nazionale prevede in capo al soggetto committente l'onere di accertare la regolarità dell'impresa di autotrasporto alla quale intende affidare un servizio di trasporto, per non incorrere in sanzioni (inclusa quella del sequestro della merce) in caso di omissione di "vigilanza" e accertata violazione delle norme.
- E' prevista anche la c.d. "responsabilità solidale" secondo cui il soggetto committente risponde delle obbligazioni retributive, previdenziali e assicurative nel caso ometta la verifica della regolarità della posizione dell'impresa di autotrasporto (art. 83-bis d.l. 112/2008)
- L'Albo Autotrasporto rende pubbliche, sull'omonimo portale, le informazioni necessarie alla stipula dei contratti di trasporto da parte dei soggetti committenti. Per le imprese di autotrasporto nazionale, la verifica delle informazioni sul portale dell'Albo consente al soggetto committente di adempiere, almeno in parte, a tale obbligo di verifica.

3.2.3 L'ACCESSO AL MERCATO DEI SERVIZI DI AUTOTRASPORTO E LIVELLO DI TRASPARENZA

Principali esiti delle analisi (su dati estratti dall'Albo nel febbraio 2023 e Banca dati AIDA)

- Quasi il **90% delle imprese possiede meno di 20 veicoli ciascuna**, a conferma della dimensione medio-piccola delle aziende del settore dell'autotrasporto.
- Circa **21.000 imprese dell'Albo Autotrasporto risultano NON avere alcun veicolo**, nonostante che il requisito di stabilimento preveda che l'impresa disponga di uno o più veicoli nella propria disponibilità (art. 5, regolamento (CE) n. 1071/2009).
- **Assenza di iscrizione al R.E.N.** di imprese iscritte all'Albo con mezzi pesanti (>1,5 ton).
- **Proporzione di semirimorchi/rimorchi rispetto ai trattori superiore a 5:1 in violazione delle disposizioni di cui all'art. 41, comma 4, della legge 298/1974.**
- **I codici ATECO** riscontrati sulla banca dati AIDA per le imprese iscritte all'Albo (che riguarda le sole imprese di capitali), oltre al codice ATECO 494100 "autotrasporto merci su strada", **sono oltre 350.**

3.3.1 LA FRAMMENTAZIONE DEL SETTORE E LA SUBVEZIONE

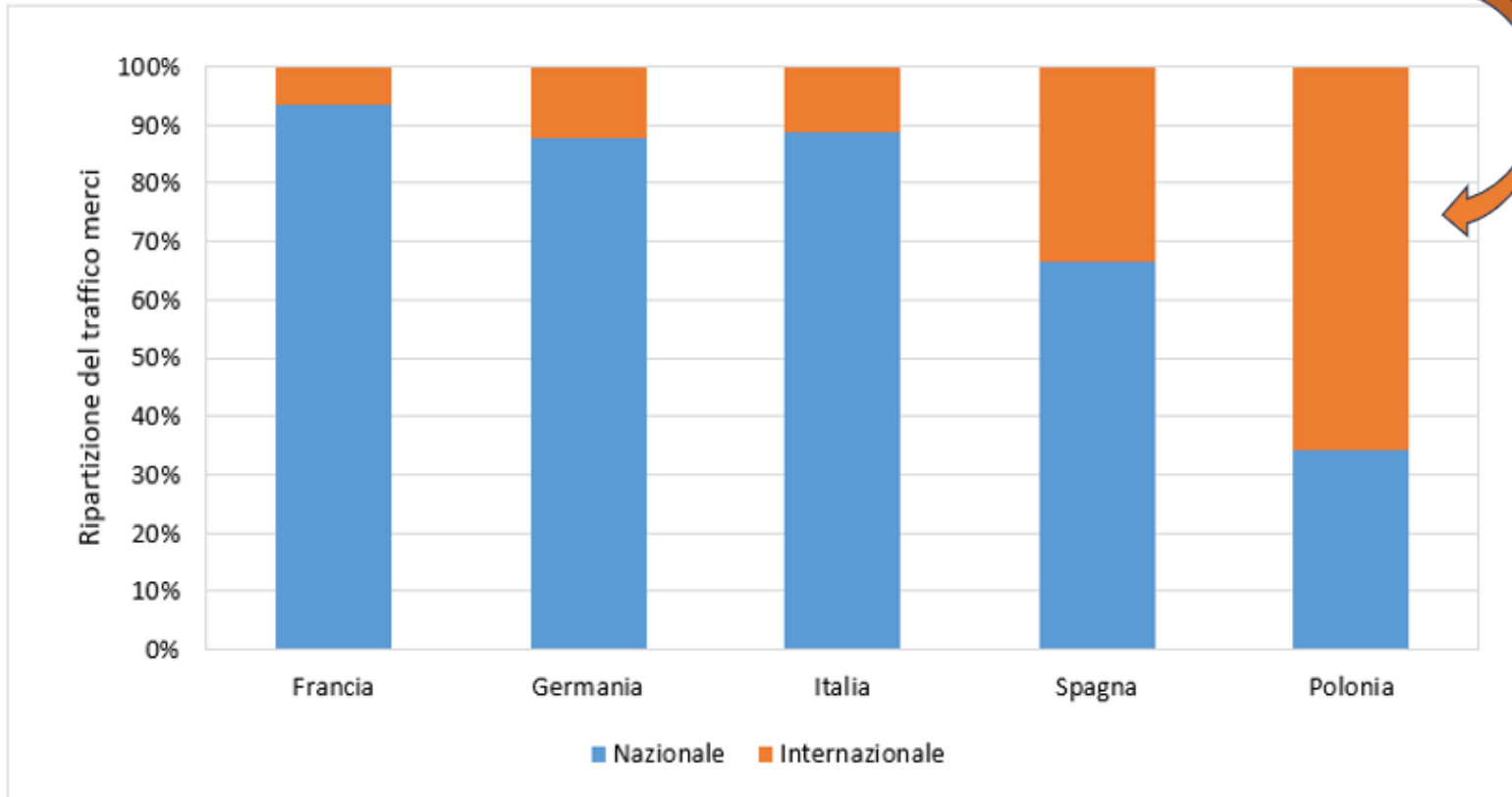
- Si registra una elevata frammentazione dal lato dell'offerta nel settore dell'autotrasporto (circa il 50% delle imprese iscritte all'Albo Autotrasporto sono ditte individuali)
- Gli operatori nazionali si confrontano con l'offerta di servizi da parte di operatori esteri con struttura dei costi più concorrenziale
- La prevalenza di contratti l'attitudine della committenza a considerare il trasporto come una *commodity* il cui costo è meramente da minimizzare (prevalenza delle condizioni EX Works o Franco Fabbrica, che esonerano il venditore della merce dall'occuparsi del trasporto che è a carico del compratore della merce)
- Importante ruolo dell'attività di subvezione svolta per conto di imprese più strutturate (dall'analisi dei bilanci il costo per servizi di terzi può arrivare anche al 77% del costo di produzione)  **una concorrenza sui mercati interessati molto agguerrita, con possibili risvolti negativi sul fronte della legalità**

3.3.2 LA FRAMMENTAZIONE DEL SETTORE E LA SUBVEZIONE: CABOTAGGIO

Ripartizione del traffico merci riconducibile agli automezzi "pesanti"

Anno 2019

cabotaggio




Fonte dati: DG MOVE, Statistical pocketbook


3.4.1 FOCUS SU INCENTIVI PUBBLICI ALL'AUTOTRASPORTO

- La fonte normativa principale è rappresentata dalla **legge 23 dicembre 2014, n. 190** (legge di stabilità 2015), dove all'art. 1, comma 150, viene autorizzata a partire dall'anno 2015 una spesa annua pari a **250 mln euro per la realizzazione di interventi in favore del settore dell'autotrasporto**. Le risorse assegnate per ciascuna annualità possono poi essere rideterminate in sede di Legge di Bilancio.
- La ripartizione di tali risorse è successivamente definita attraverso un apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Tra gli impieghi, sono comprese:
 - la **riduzione dei pedaggi autostradali**
 - le **deduzioni forfettarie** dell'imponibile fiscale per le imposte sul reddito **per spese non documentate**
 - i **contributi alla formazione**
 - la **riduzione** del contributo al Servizio sanitario nazionale **sui premi di assicurazione per la responsabilità civile**
 - i contributi per **l'acquisto di mezzi ad elevata sostenibilità ecologica ad alimentazione alternativa**
 - **credito imposta carburanti**


3.4.2 FOCUS SU INCENTIVI PUBBLICI ALL'AUTOTRASPORTO



Dall'indagine è emerso che nel **quinquennio 2018-2021** i trasferimenti dello Stato al settore ammontano in media a circa **1.600 mln euro/anno** (spese correnti e in conto capitale; fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), vari anni).

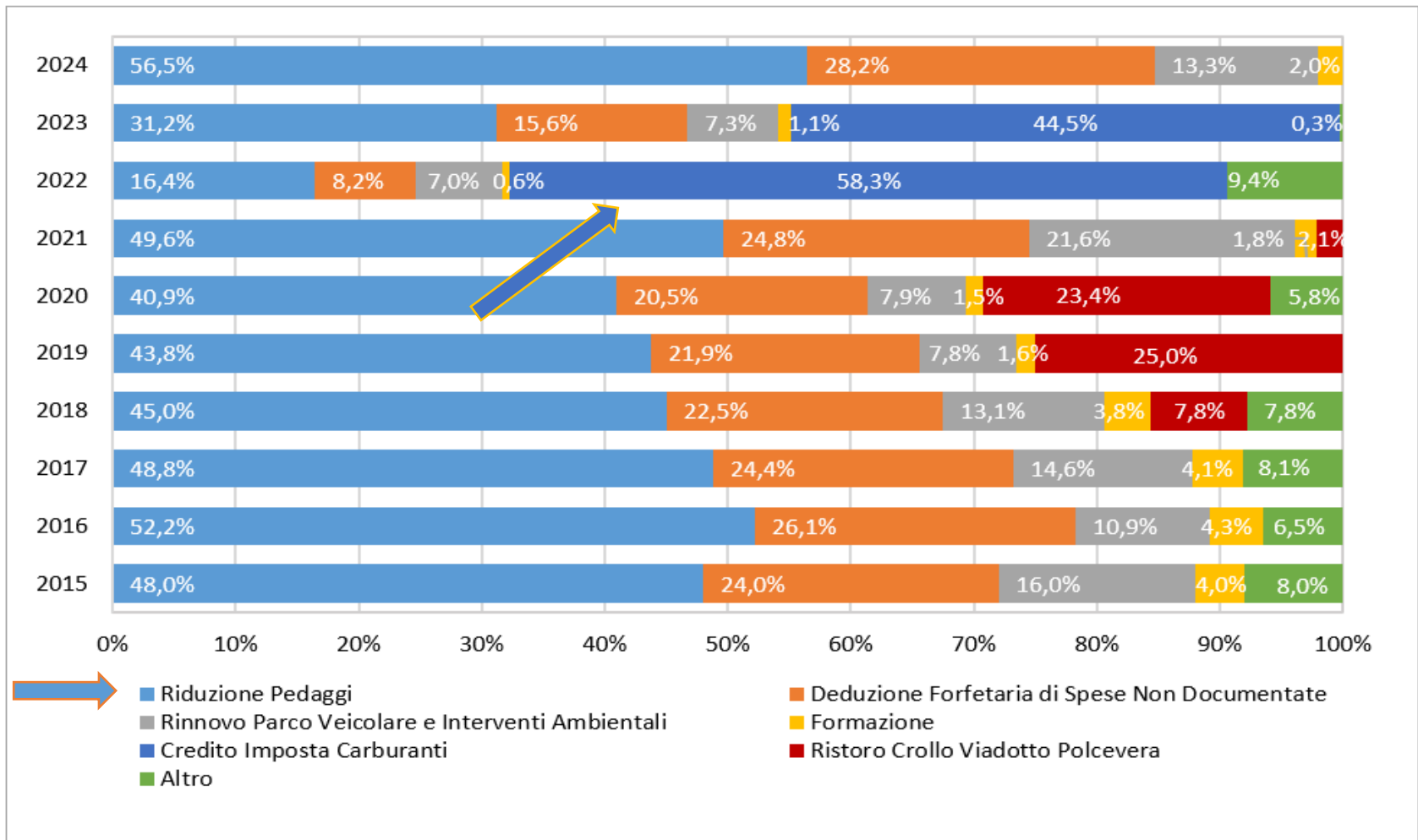


Tra i contributi più significativi, tra il 2015 e il 2024, dei finanziamenti assegnati al comparto, per le varie tipologie di finalità, emerge quello destinato alla riduzione dei **pedaggi autostradali**, mentre altre componenti significative sono: (i) la deduzione forfettaria di spese non documentate, (ii) il credito di imposta carburanti (nel 2022), (iii) contributi al rinnovo del parco veicolare



3.4.3 FOCUS SU INCENTIVI PUBBLICI ALL'AUTOTRASPORTO

Finalità dei finanziamenti pubblici annui al settore dell'autotrasporto



4. CONSIDERAZIONI FINALI

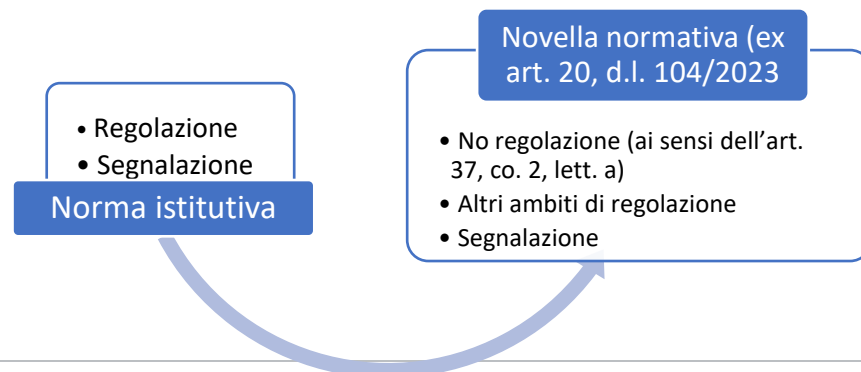
4.1 RECENTI INIZIATIVE DEL LEGISLATORE NAZIONALE

Secondo la propria norma istitutiva, all'art. 37, comma 2, lettera a) dell'art. 37, d.l. 201/2011

L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

- a) *a garantire, secondo metodologie che incentivino la **concorrenza, l'efficienza produttiva** delle gestioni e il **contenimento dei costi** per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di **accesso eque e non discriminatorie** alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'[articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 15 luglio 2011, n. 111](#), nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti **ad esclusione del settore dell'autotrasporto merci**;*

Secondo l'art. 2, co. 6, della legge 481/1995
*Le Autorità, in quanto autorità nazionali competenti per la regolazione e il controllo, **svolgono** attività consultiva e **di segnalazione al Governo** nelle materie di propria competenza anche ai fini della definizione, del recepimento e della attuazione della normativa comunitaria.*



4.2 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

- ❑ La Logistica e l'autotrasporto sono **elementi fondamentali** per il buon funzionamento dei mercati dei servizi di trasporto per le merci
- ❑ L'ottica deve essere **multimodale** ed orientata alla **sostenibilità** sociale, ambientale ed economica
- ❑ Ricordiamo i **target europei di shift modale**: entro il 2030, aumento del 50% del traffico merci su ferro (rispetto al 2015) ed entro il 2050, aumento del 100% del traffico ferroviario merci (sul 2015)
- ❑ Ricordiamo la normativa in termini di **ESG** (Environmental, Social and Governance) di recente introduzione
- ❑ Un sistema di incentivi che promuove, in maniera indifferenziata, le singole modalità (ferroviario con ferro bonus, sia statale, stanziati 22 mln/anno sino al 2026, che regionale, pari a 5 mln/anno in termini di sconto traccia; marittimo con marebonus, erogato nel biennio 2023/2024 'moltiplicando ImbarcoKM rendicontati per il coefficiente pari a 0,0132 €/ImbarcoKM.', autotrasporto con i finanziamenti visti) non consente un'allocazione ottimale delle risorse pubbliche, vanificando, almeno in parte, i risultati utili conseguiti (ad esempio, in caso di incentivazioni indifferenziate all'autotrasporto ci si allontana dall'obiettivo della sostenibilità ambientale)
- ❑ Occorrono **dati di qualità** per il monitoraggio del settore della logistica e dell'autotrasporto, l'attività in questo senso esercitata dall'Albo dell'autotrasporto negli ultimi tempi è apprezzabile, nonché **modelli di analisi di impatto** per «studiare», a parità di risultato atteso in termini di (a) shift modale, (b) sostenibilità, (c) sviluppo dei diversi poli economici a livello territoriale, il sistema migliore di incentivazione destinato alle varie modalità di trasporto.



SEDE PRINCIPALE
Via Nizza 230
10126 Torino

SEDE SECONDARIA
Piazza Mastai 11
00153 Roma

CONTATTI

telefono: +39 011.19212.500
e-mail: art@autorita-trasporti.it
pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

WEB E SOCIAL

web: www.autorita-trasporti.it
portale dei dati ART: bdt.autorita-trasporti.it/
press-kit: www.autorita-trasporti.it/press-kit/
social media: [Instagram](#) [Linkedin](#), [X](#), [YouTube](#)
