

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno XIII - n. 5

Luglio 2020

Rivista trimestrale on line

Registrazione del Tribunale

di Napoli

n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci

Luigi Battistelli

Andrea Boitani

Giacomo Borruso

Agostino Bruzzone

Giulio Erberto Cantarella

Fabio Carlucci

Loreto Colombo

Fabrizio Dallari

Giulio Maternini

Giuseppe Moesch

Pasquale Persico

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Anna Crispino

Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

Editore

Giordano Editore

Tel. +39.081.18531135

Fax +39.081.3951646

www.roccogiordanoeditore.eu

Utilizziamo al meglio quello che abbiamo!

Per consentire agli addetti ai lavori di avere memoria degli studi già fatti, abbiamo ripreso il Piano della Logistica elaborato nel 2005, con coordinatore il Sottosegretario pro-tempore Paolo Uggè, aggiornato poi al 2010 ed approvato dalla Consulta Generale per i Trasporti e la Logistica, con coordinatori sul piano politico il Sottosegretario pro-tempore Mino Giachino e dal Comitato Scientifico, presieduto dal Prof. Rocco Giordano. Di questo lavoro pubblichiamo le 51 azioni, condensate in 10 capitoli, ritenute necessarie per mettere i nostri operatori, le imprese, la famiglia, i lavoratori, al "passo" con i Paesi del Nord Europa.

Riportiamo poi del Piano della Logistica alcuni stralci che riguardano l'Italia nella economia globale e l'area Euro Mediterranea (paragrafo 2.2, 3 e 3.1).

*Molti si sono proposti di fornire "ricette" e soluzioni per superare la crisi economica che si registrerà nella economia del Paese per i diversi settori produttivi nei prossimi anni. Cerchiamo di interpretare il pensiero di quelli che non parlano, ma capaci di guardare e analizzare i contesti "nuovi" che ci troveremo di fronte. Citiamo per tutti la pubblicazione del libro di Umberto Cutolo **Edizione Marsilio "Quando nasce l'Italia dei trasporti"** anno 1997, Premio Trasporti e Cultura.*

La Consulta Generale per i Trasporti e la Logistica è stata istituita con Legge Delega numero 35 del 2005 e decreto legislativo di attuazione numero 286 del Novembre 2005, ed è stata sciolta con decreto dirigenziale numero 86 e successiva legge 135/2012 che all'articolo 12 comma 20 così recitava: "Le attività svolte dagli organismi stessi sono definitivamente trasferite ai competenti uffici amministrativi nell'ambito delle quali operano".

Il lavoro fatto nel corso degli anni fu inscatolato e abbandonato. Ci sorprende quando leggiamo i risultati degli incontri relativi agli "Stati generali dell'economia" con la ripresa di alcuni lavori elaborati negli anni 2000. Sia chiaro il punto da discutere non è l'aspetto temporale ma i contenuti e i risultati di alcuni lavori svolti, con l'individuazione non tanto delle soluzioni ma delle criticità condivise che fanno la economia del nostro Paese! In questa Newsletter riportiamo integralmente stralci del Piano della Logistica citati.

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com



1.LA CONDIVISIONE INTERMINISTERIALE DELLE SCELTE

Per il programma di sviluppo e attuazione del Piano, saranno tenuti costantemente aperti i “canali” di comunicazione tra i diversi gruppi di lavoro attivati anche con gli altri Ministeri allo scopo di dare valenza di politica industriale al settore dei trasporti e della logistica, che diventerà un elemento cardine della politica economica del Paese. La logistica entra nell'anima delle politiche governative. Con questi obiettivi si è aperto il tavolo di confronto con tutti i rappresentanti dei diversi ministeri presenti in Consulta, per definire i punti focali di un percorso finalizzato, da un lato, ad eliminare le criticità evidenti ed immediate quelle definite a “costo zero” e, dall'altro, ad attivare interventi di medio-lungo termine nella logica dello sviluppo di sistema e di razionalizzazione dei costi.

Il quadro di analisi e valutazione può essere così schematizzato:

a. con il Ministero dell'Interno è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa per contrastare l'abusivismo e promuovere l'aumento dei controlli su strada, per la regolarità e qualità del mercato, anche attraverso strutture di supporto specializzate che consentano alle Forze dell'ordine ed agli operatori del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di aumentare i livelli di controllo ai fini della sicurezza e della trasparenza del mercato e per limitare la diffusione del cabotaggio abusivo sul nostro territorio. Il progetto sarà implementato con la introduzione di tecnologie informatiche per ridurre i tempi delle operazioni e migliorare i risultati per le utenze nonché con il recepimento delle direttive europee sui controlli;

A questo fine, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica metterà a disposizione specifiche risorse per semplificare ed accelerare l'attività di controllo delle Forze dell'ordine, con particolare riguardo ai casi di infrazione al codice della strada, che prevedono l'immediato pagamento delle sanzioni pecuniarie;

b. con il Ministero degli Affari Esteri si è già definito il programma di attività avendo come obiettivo quello di promuovere sia i collegamenti con i Paesi in via di sviluppo del Nord Africa e della costa Atlantica sia con i Paesi del Far East per strutturare processi di facilitazione per le attività di import-export, con il supporto di adeguate politiche per la logistica capaci di rafforzare il peso geo-economico e l'immagine logistica del Paese;

c. con il Ministero delle Politiche Agricole si sono definite le linee operative per un approfondimento delle criticità ed l'individuazione delle soluzioni per accorciare la numerosità degli attori nella filiera dell'agro e allo stesso tempo ridurre i costi ed i tempi legati alle operazioni di trasferimento dai luoghi di produzione ai mercati di consumo. Uno degli aspetti che



sarà particolarmente focalizzato e valorizzato è quello dei tempi di carico-scarico delle merci oltre ovviamente a quello dei flussi di settore sulle diverse aree del territorio;

d. con il Ministero dell'Ambiente, si è aperto il tavolo di lavoro per coniugare le politiche ambientali con quelle delle infrastrutture, operando sulla semplificazione delle procedure sia per gli aspetti che riguardano le nuove opere sia per quelle riguardanti la funzionalità degli impianti, come i dragaggi dei porti. Per quanto riguarda la produzione dei servizi di trasporto, l'obiettivo è di ritrovare i punti di collegamento ai fini della interoperatività e della messa a sistema dei servizi, per arrivare ad una piattaforma telematica al servizio dei trasporti e della logistica, nella logica della sicurezza e della safety. Il progetto SISTRI, unitamente a UIRNet ed alla piattaforma del Comitato Centrale dell'Albo costituiscono di fatto l'architettura di base per dar vita alla Piattaforma Telematica integrata ambiente-trasporti-logistica-sicurezza. Misure per ammodernare il parco rotabile.

e. con il Ministero Economia e Finanze, si sono evidenziati - e saranno analiticamente analizzate - le modalità per sostenere una politica industriale del trasporto merci e della logistica orientando le risorse di sostegno al settore verso politiche di investimento per una riduzione dell'incidenza del costo della logistica nel costo della produzione. In attesa delle decisioni comunitarie relative alla separazione tra rete ferroviaria e gestione dei servizi, va posto il tema del ruolo del player logistico di FS nonché il tema del finanziamento dei porti, anche alla luce della riforma delle Autorità Portuali attualmente in discussione;

f. con il Ministero per le Politiche Europee, cui saranno sottoposti preventivamente gli schemi delle misure di attuazione delle politiche di settore previste dal Piano; si è concordato di esaminare, di volta in volta, gli aspetti concernenti la compatibilità comunitaria degli specifici interventi;

g. con il Ministero dello Sviluppo Economico saranno attivate e concordate le politiche di filiera che interessano l'automotive e gli elettrodomestici in una prima fase per una successiva estensione a tutte le filiere, in primo luogo a quelle che saranno regolamentate anche attraverso i previsti accordi di settore;

h. con il Ministero del Welfare per definire misure finalizzate alla riduzione del costo del lavoro per evitare la delocalizzazione delle più importanti imprese di trasporto e logistica italiane;

i. con il Ministero per i Rapporti con le Regioni sarà attuato un piano di lavoro per implementare i punti di convergenza tra la nuova politica del Sud e del Mezzogiorno per le linee del Piano della logistica;

j. con il Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'innovazione per l'implementazione del M.O.A.



2.IL CONFRONTO INTERNAZIONALE

INDICE DI COMPETITIVITÀ DELLA LOGISTICA: L'ITALIA A CONFRONTO

2.1 La velocità delle procedure doganali e i fattori della competizione logistica

Doing Business è un progetto della Banca Mondiale che confronta le procedure regolamentari per gran parte dei Paesi del mondo. Rilevante è che per fare *business*, oltre fattori quali la permessualistica di inizio attività, l'ottenimento di un finanziamento, ed anche ad esempio la registrazione della proprietà, *Doing business* misura un importante fattore della attrattività commerciale in Italia in particolare i regolamenti che sovrintendono alle esportazioni ed alle importazioni.

Essendo la pubblicazione a periodicità annuale, in un solo anno per l'indice "*Trading across borders*" l'Italia è scesa dal 53° posto al 62°. Tale situazione non deriva da un peggioramento endogeno dei fattori costituenti tale indice, ma piuttosto dal fatto che altri Paesi stanno migliorando le loro performance mentre l'Italia, avendo bloccato il Piano 2006, ha peggiorato il suo gap. La scelta di un Piano della logistica immediatamente operativo nasce da qui. Alcune delle azioni indicate a costo zero potranno infatti dare i primi risultati già nel 2011.

La misura della performance logistica si basa essenzialmente sui:

- tempi di esportazione/importazione, cioè sui giorni di calendario necessari per espletare le formalità sia doganali che commerciali tra le parti,
- costi di esportazione/importazione, ovvero costi dei documenti di accompagnamento, l'espletamento delle procedure doganali nonché la movimentazione di porto, interporto, retroporto. Non include tariffe né tasse.
- Numero di documenti di esportazione ed importazione: ovvero dei documenti di sdoganamento, documenti necessari alle operazioni portuali, documenti commerciali tra le parti.

La situazione italiana evidenzia un numero necessario di giorni per queste formalità pari a 20 (venti). Lontani dai cinque giorni sufficienti per esportare in Danimarca, o dai 7 giorni in Germania per importare.

Oggi in Italia si registrano fino a 17 tipi di controllo diversi alle frontiere ed allo scalo portuale e possono occorrere fino a 73 documenti per poter procedere all'importazione di un bene.

Per questi motivi è essenziale ed urgente lo sblocco dello sportello unico doganale.



2.2 La logistica italiana nella competizione mondiale

La Banca Mondiale, quasi a sottolineare ormai l'importanza del fattore "logistica" nella competizione mondiale economica, finanzia il progetto "Logistics Performance Index". E' il primo in assoluto che misura i divari di competitività che esistono tra le varie Nazioni con riferimento soprattutto al commercio internazionale.

Questo indice, basato su un sondaggio mondiale condotto presso gli operatori logistici ed i corrieri espressi è uno strumento di benchmarking per confrontare la performance dei singoli Paesi lungo la loro supply chain interna. Questo indice, che è stato eseguito su 150 Paesi del mondo, è sottotitolato con "connecting to compete", che la dice lunga su come la logistica è posta al centro della competizione mondiale dei sistemi economici.

La costruzione dell'indice tenta di captare le variabili fondamentali che sono alla base della capacità di una nazione di muovere rapidamente, in modo affidabile ed economicamente competitivo, le merci attraverso i propri confini. Disegnato sulla competenza dei professionisti della logistica, fornisce una estesa raffigurazione della performance della supply chain nazionale: procedure doganali, costi logistici, qualità delle infrastrutture, rintracciabilità della spedizione navale, puntualità alle destinazioni, competenza della industria domestica logistica.

Lo studio rileva che tra i fattori chiave su cui si basa la competizione, vi è "l'affidabilità" della catena logistica di una nazione. Si rileva che gli operatori mondiali sono sempre più preoccupati circa i costi crescenti dovuti ad imprevisti, inefficienze, lentezze del sistema logistico di un Paese, piuttosto che singolarmente sui tempi o sui costi in senso stretto delle operazioni commerciali.

L'indice suggerisce inoltre che le politiche nazionali dovrebbero soprattutto focalizzarsi "sull'inanellamento" delle procedure doganali, gestione dei flussi di confine, infrastrutture, regolamenti sui trasporti terrestri.

Gli indici sono stati calcolati sulla base di diversi indicatori, vale a dire:

- a) l'inefficienza del controllo doganale e degli altri organi di frontiera
- b) le infrastrutture in termini di qualità dei trasporti e informatica legata alla logistica
- c) facilità nella gestione delle spedizioni internazionali
- d) le capacità del sistema logistico intermodale
- e) le capacità di seguire lo stato di ogni spedizione
- f) i costi da sostenere per la logistica interna
- g) la tempestività nel raggiungere le destinazioni.



L'indice rileva infatti che le nazioni "performanti" sono le nazioni che tipicamente hanno attuato un reale approccio sistemico alle loro riforme. Il posizionamento italiano, **al 22° posto**, è tra i Paesi europei con vocazione "portuale" ancora molto lontana dall'Olanda e dalla Germania, che associano ai porti una "retroportualità" integrata ed affidabile.

Le variabili utilizzate sono state enucleate in principali "macrofattori", e precisamente "dogana", "infrastrutture" e "spedizione internazionale", "competenza logistica domestica", "costi logistici nazionali" e "puntualità".

Dalla tabella si evince che i costi del trasporto terrestre interno alla nazione, che per questo singolo fattore ci posiziona **al 132° posto, non pesa sulla valutazione complessiva**. Infatti la stessa Olanda (best practice per l'Europa e seconda in tutto il mondo) si posiziona al 120° posto, mentre Singapore prima in tutto il mondo si posiziona al 113° posto.

La media europea per il trasporto nazionale di un container di 40 piedi dal porto al sito di una fabbrica interno ad una nazione è mediamente di 700 dollari, che chiaramente è di molto superiore a gran parte dei costi di trasporto dei Paesi in via di sviluppo od emergenti.

L'indice evidenzia così che ciò che pesa nella valutazione complessiva degli operatori mondiali è la "l'affidabilità" dei trasporti. L'affidabilità è inversamente collegata ai costi totali e strettamente collegati soprattutto ai tempi delle operazioni.

Indice logistico:	dogana	Infrastrut.	Spedizioni internaz.	Competenza logistica	Track&trace	Costi logistici	puntualità
22°	29°	23°	21°	21°	21°	132°	23°

Questi costi sono stati definiti come somma dei costi diretti, ovvero tutti i costi associati all'attività di spedizione, ma anche dei costi indotti, cioè dei costi di non consegna, impedimento alla consegna, depositi. Questi sono tutti costi associati alla scarsa "predittibilità" della catena logistica. Lo studio della Banca Mondiale dimostra come a maggiori costi indotti dalla poca "affidabilità" del sistema, l'indice logistico diminuisca, e che quando questi sono bassi, non importa che i costi "diretti" aumentino, l'indice logistico aumenta comunque.

Un dato quantitativo e serio sul fatto che l'affidabilità (che in questo caso specifica chiaramente una generica "qualità") e la "predittibilità" dei tempi e dei modi di consegna pesano ormai nella competizione globale. In ordine alle caratteristiche espresse per servizi forniti alle utenze ed agli operatori, si evidenzia che l'Italia è al 53° posto per la qualità della rete stradale, al 45° posto per la qualità delle ferrovie, all'83° posto per la qualità delle infrastrutture portuali, all'85° posto per la qualità del trasporto aereo.



3.1 VALICHI

La sempre tristemente attuale questione dei **valichi alpini**, con deficit infrastrutturali e regolamentazioni che limitano la permeabilità della barriera alpina, rappresenta, da questo punto di vista, un prioritario ambito di intervento.

Confermare i progetti prioritari TEN-T che garantiscono l'ancoraggio dell'Italia all'Europa continentale, individuare alcuni porti strategici per l'accoglienza dei traffici, integrarli in maniera efficace con le reti di trasporto terrestre, gli interporti e le piastre logistiche, promuovere la comodalità e le autostrade del mare, migliorando i collegamenti di "ultimo miglio" e potenziando le infrastrutture portuali dedicate a quella tipologia di traffici marittimi, sono passaggi irrinunciabili per avviare la richiamata centralità della logistica.

Le reti TEN-T sono una priorità per il Paese che va sostenuta con forza anche sul piano finanziario per rispettare i benefici definiti dal Regolamento UE 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

Il Regolamento individua alcuni Corridoi internazionali a vocazione merci e definisce:

- i criteri per l'eventuale selezione di altri corridoi e relative modifiche
- **i primi corridoi e le relative date di operatività.**

Per l'Italia entro il **10 novembre 2013**:

- 1) Zeebrugge-Anversa/Rotterdam- Duisburg-(Basilea)-Milano-Genova (Corridoio 24);
- 2) Almería-Valencia/Madrid-Saragozza/Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino-Milano-Verona- Padova/Venezia-Trieste/ Capodistria-Lubiana-Budapest-Zahony (confine tra Ungheria e Ucraina) (Corridoio 5);

Entro il **10 novembre 2015**:

- 3) Stoccolma-Malmö-Copenaghen-**Amburgo-Innsbruck-Verona-Palermo** (Corridoio 1);
- 4) Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/ Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria / Trieste (Corridoio Adriatico).

Unitamente ai Corridoi già definiti è necessario altresì realizzare efficaci connessioni stradali e ferroviarie tra i porti, interporti ed aeroporti collocati in prossimità dei Corridoi e realizzare trasversali di collegamento tra i Corridoi anche con l'obiettivo che entro il 2020 si abbassi il baricentro dei corridoi operando una saldatura con quelli che riguardano il Masterplan Euro Me-



diterraneo, secondo la proposta presentata in sede europea dal Ministro Matteoli.

Queste priorità operative vanno accompagnate da politiche per le:

- modalità di istituzionalizzazione del corridoio,
- assegnazione delle capacità (tracce).

Le grandi infrastrutture e le loro esigenze di integrarsi in rete rappresentano una priorità, ma anche gli interventi minori non possono prescindere. Qui emerge la notevole **responsabilità degli Enti locali e delle Regioni**, data la loro competenza principale in materia, con i quali sarà concordato un programma di intervento per soddisfare le logistiche, pubbliche e private, grazie anche al coordinamento da parte delle previste Società di corridoio.

Al fine di operare un'efficace programmazione degli interventi infrastrutturali che puntino sulla valorizzazione e la crescita del comparto logistico, non si può prescindere da un'attenta **pianificazione finanziaria**.

Per questo le decisioni di investimento vanno doverosamente adottate su basi tecniche ed economico-finanziarie il più possibile oggettive e confrontabili, al fine di massimizzare l'impiego efficace delle risorse e di definire la loro allocazione efficiente.

3.1. Le aree di crisi per l'attraversamento delle Alpi, misure di intervento e valutazione degli impatti

Il sistema dei valichi alpini connette l'Italia al resto dell'Europa e, per questa ragione, ha una rilevanza strategica sia dal punto di vista trasportistico sia per i riflessi dello sviluppo del territorio. La crisi dei valichi alpini è dovuta al fatto che queste infrastrutture, sia ferroviarie che stradali, hanno una capacità di trasporto non sufficiente a soddisfare a condizioni date la domanda di trasporto merci attesa nel prossimo decennio per effetto soprattutto dei pesanti vincoli di ordine ambientale e per la sicurezza. Questo sistema, infatti, vedeva transitare nel 1991, su ferro e su gomma, circa 92 milioni di tonnellate di merci, 129 milioni di tonnellate nel 2001, circa 140 milioni di tonnellate nel 2002. Nell'arco dei prossimi 10 anni, secondo le previsioni al 2007, il traffico internazionale dell'Italia è destinato ad aumentare di circa il 40%.

Le stime elaborate nel 2008 in relazione alla pesante crisi economica, hanno modificato lo scenario futuro, pertanto si è riproposto un ampio dibattito sulle modalità di intervento per disciplinare i traffici attraverso le Alpi.

In ogni caso la domanda di trasporto e i flussi attesi all'orizzonte del 2020 evidenziano criticità dei valichi ferroviari



e stradali. La soluzione che prevede il potenziamento del sistema ferroviario transfrontaliero, e quindi la realizzazione di nuove infrastrutture che consentiranno di soddisfare la domanda di trasporto attesa, ed allo stesso tempo il trasferimento di ingenti quote di traffico dalla strada alla ferrovia, al fine di ottenere un effettivo riequilibrio modale con notevoli vantaggi dal punto di vista ambientale e della sicurezza, oltre che economico, potrà essere realizzata solo nel lungo termine.

A livello comunitario e da parte dei singoli Paesi della nuova Europa negli anni sono stati elaborati altrettanti studi per cercare il sistema di gestione di traffico per il trasporto merci transalpino che potesse determinare condizioni per un riequilibrio modale, al fine di ottimizzare gli effetti di congestione, di inquinamento ambientale e insicurezza del sistema. I sistemi di modellizzazione che sono stati elaborati sono stati filtrati da un ulteriore studio allo scopo di definire le best research di sistemi di gestione del traffico per il trasporto merci su strada transalpini. Si è arrivati ad una sorta di incrocio tra i diversi sistemi di modellizzazione che riguardano specificamente:

- Gestione del traffico
- Sistema di tariffazione ed esazione pedaggi
- Modelli per migliorare la sicurezza stradale
- Modelli per aumentare la ripartizione modale.

I risultati di tutti questi modelli, molto teorici, sono stati analizzati sia singolarmente sia attraverso incroci applicativi; i risultati vengono comunque analizzati sotto il vincolo di aspetti di legalità, aspetti normativi nonché di applicazioni di politiche da parte dei singoli Paesi.

Il risultato è che ogni politica viene posta in una lettura di maggior costo dell'autotrasporto sia per un aumento dei pedaggiamenti per l'attraversamento dei valichi sia per i maggiori costi dovuti alle deviazioni, perseverando comunque nel concetto che le Alpi sono un'area sensibile.

L'altro punto è che ormai risulta con una forte evidenza il ruolo di battistrada della Svizzera - seguita dall'Austria - per le politiche di divieto che possono essere superate con una "comercializzazione" delle capacità a fronte di una disponibilità a pagare per attraversare i confini.

In questo quadro l'attuazione delle politiche prospettate avrà effetti pesantissimi sulla economia dei Paesi e in particolare dell'Italia, effetti che comunque vanno specificati ed approfonditi.

In uno studio sui singoli valichi effettuato dal Comitato Centrale dell'Albo, si evincono i forti impatti che le misure che si stanno programmando possono avere sul settore dell'autotrasporto in termini di maggiori costi e tempi per attraversare le Alpi.



DIECI LINEE STRATEGICHE PER UN PROGRAMMA DI ATTUAZIONE PER LA LOGISTICA

Il Piano della Logistica è stato definito attraverso 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

Il Piano della Logistica, in questa logica, sarà costantemente aggiornato e monitorato ed ogni 6 mesi sarà portato all'attenzione del Comitato esecutivo della Consulta per gli opportuni affinamenti ed aggiornamenti che si rendessero necessari.

- 1) I riferimenti strategici del Piano:
 - Il Piano della Logistica parte del “ Programma nazionale di riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - Europa 2020”
 - Piano Strategico delle Infrastrutture e Linee di intervento della Consulta
 - Piano per il Sud
 - Expo 2015
 - I Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio
 - Rete portante ferroviaria
 - Trasporto aereo: una prima sperimentazione da FOB a CIF con estensione agli altri settori di trasporto
 - Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale
 - Authority per i trasporti e la logistica

- 2) Gli accordi interministeriali per un programma condiviso degli interventi:
 - Accordo con il Ministero dell'Interno
 - Accordo con il Ministero degli Affari Esteri
 - Accordo con il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali
 - Accordo con il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del mare – Piattaforma telematica
 - Accordo con il Ministero della Economia e Finanze
 - Accordo con il Ministero per le Politiche Europee
 - Accordo con il Ministero dello Sviluppo Economico
 - Accordo con il Ministero del Lavoro e Politiche sociali
 - Accordo con il Ministero per i Rapporti con le Regioni
 - Accordo con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della ricerca
 - Accordo con il Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione
 - Accordo con il Ministero della salute
 - Patto per la Logistica 2



- 3) Il contributo delle Commissioni parlamentari per il monitoraggio delle politiche di intervento:
 - Coordinamento con la 8^a Commissione del Senato della Repubblica
 - Coordinamento con la IX Commissione della Camera dei Deputati
 - Riforma Autorità Portuali (da completare)
- 4) Le politiche di settore nella logica di un sistema portante dei trasporti per il Paese
 - Riforma Autorità portuali
 - Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: sollecitazioni e priorità
 - Il ruolo del sistema portuale ed il finanziamento
 - Le vie del mare
 - Il sistema fluviale
 - Sportello unico doganale
- 5) I processi di riforma e di rilancio del settore dell'autotrasporto:
 - Autotrasporto conto proprio-conto terzi-cabotaggio-stradale
 - Normalizzazione Albi provinciali e nazionale
 - Controlli e banca dati dell'autotrasporto
 - Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità
 - L'Osservatorio dei costi
 - Realizzazione di un "Atlante per la logistica"
 - Ferrobonus ed Ecobonus
 - Pallets
 - Trasporti eccezionali - semplificazione operativa
- 6) I processi di filiera:
 - Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità
 - Best practice per la filiera dei beni di largo consumo
 - Best practice filiera del farmaco
 - Best practice Elettrodomestici
 - Best practice Automotive
 - Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana
- 7) Norme e regole e le politiche: disincentivi e premialità:
 - Premialità all'outsourcing logistico
 - Misure per la riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica
 - Ammodernamento parchi rotabili
 - Misure per le politiche di intervento nei diversi settori



- Norme e regole per l'attuazione del Piano
 - Politica fiscale per la logistica
 - Aggregazioni a filiere
 - Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione
 - Attivazione di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa nel settore dei trasporti e per le norme di accompagnamento al Piano
- 8) Piattaforma telematica, sistema di ICT:
- Sistemi intelligenti di trasporto: Piattaforma telematica nazionale
 - Progetto Telematica più Trasporti
- 9) Programma di formazione per una diversa "cultura" dei trasporti e della logistica:
- Progetto formazione per i trasporti e la logistica
 - Attivazione master nazionale per i trasporti e la logistica
- 10) Attuazione del Piano e per la promozione della logistica:
- Le priorità: tempi e modalità di promozione ed attuazione del Piano della Logistica; Agenzia per la logistica
 - Le valutazioni degli effetti degli interventi da attuare ed attuati
 - Le misure di intervento, monitoraggio e valutazione degli effetti.

