



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica
Il Presidente

AUDIZIONE
IX COMMISSIONE TRASPORTI,
POSTE E TELECOMUNICAZIONI

CAMERA DEI DEPUTATI

Il Nuovo Piano della Logistica:
analisi e linee di attuazione

Elementi di sintesi

Roma, 20 ottobre 2010

INDICE

Il contesto internazionale.	p. 5
La posizione dell'Italia.	» 6
<i>Da dove siamo partiti</i>	» 7
<i>L'assetto che dobbiamo modificare</i>	» 8
Le piattaforme logistiche e le politiche del territorio	» 11
La rete portante da ridisegnare.	» 12
Le scelte e le azioni per aumentare la crescita del nostro Paese	» 13
Piano della Logistica e Programma infrastrutture strategiche: analisi e obiettivi concordanti	» 14

Il contesto internazionale

A metà 2009 un Rapporto europeo sulle politiche dei trasporti¹ (2000-2008) fotografava l'Italia come un Paese in cui il mercato dei trasporti è significativamente evoluto dagli anni 90 ad oggi e dove, tuttavia, “il conseguimento degli obiettivi è molto spesso limitato dall'assenza di una chiara strategia di lungo periodo”.

L'aggiornamento del Piano Nazionale per la Logistica è un'occasione straordinaria per finalizzare l'azione pubblica, tenendo conto di un contesto nel quale, negli anni recenti, si sono innestati fattori non reversibili di cambiamento.

Si tratta di fattori evolutivi che hanno e avranno incidenza diretta sugli scambi e sui sistemi di trasporto, ma che in Italia stentano a trovare considerazione nel momento delle scelte concrete ai fini di una politica industriale di settore.

- ◆ Su scala globale, oltre alle dinamiche indotte dalla globalizzazione, dalle economie emergenti, dall'innovazione telematica continua, si vanno rafforzando indirizzi e vincoli, anche unilaterali, finalizzati all'ambiente, all'efficienza energetica e alla sicurezza (aviazione, navigazione marittima, ferrovie).
- ◆ Su scala europea, l'allargamento a nuovi Paesi ha introdotto elementi di forte asimmetria, eterogeneità e concorrenza nel mercato interno, anche per i trasporti, spostando a est il baricentro dell'Unione e delle sue politiche di coesione e di vicinato. Le prospettive per i mercati ferroviari sono ricercate, dall'Ue, nei mercati extra-Unione in prospettiva eurasiatica. Più lenta, ma attuale, è la nuova centralità mediterranea.
- ◆ La pressione indotta dalla crisi globale ci mette di fronte un futuro relativamente incerto ma nel settore della logistica abbiamo alcune certezze: la contrazione delle risorse pubbliche disponibili, l'accelerazione delle strategie delle aziende

¹ “Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008 and analysis of the evolution and structure of the European transport sector in the context of the long-term development of the CTP”, Steer Davies Gleave per Commissione europea – DG Energia e Trasporti, agosto 2009.

più solide e meglio capitalizzate per il rafforzamento della posizione di mercato su scala almeno macroregionale, la ripresa degli scambi per la dinamicità più forte delle economie extra-Ue.

La posizione dell'Italia

Il Paese, attraverso una serie di misure apprezzate da tutti gli organismi internazionali, ha retto la grave crisi economica mondiale. Ora dobbiamo lavorare tutti alla ripresa e la logistica è una delle carte strategiche più importanti per recuperare competitività ma soprattutto per avere una spinta nuova alla crescita economica del Paese.

Il Piano è il momento per esplicitare il progetto.

La fase di transizione che stiamo vivendo ci impone di essere severi con noi stessi: dobbiamo essere rigorosi nella spinta per definire un percorso che sia in grado, dapprima, di creare il clima giusto per affrontare le complesse ed articolate analisi che abbiamo di fronte, e poi di migliorare il sistema logistico del nostro Paese: dal territorio alle infrastrutture, dalla gestione del servizio, alle regole.

Fin dal mio insediamento alla Presidenza della Consulta, ho più volte ribadito che saremmo partiti dal lavoro fatto nel 2006 con l'aggiornamento del Patto e del Piano della Logistica (che era stato apprezzato e condiviso dalla committenza di Confindustria) con l'obiettivo di ritrovare un consenso allargato anche attraverso la partecipazione degli Enti Locali, delle Autorità portuali, degli Interporti e degli operatori del settore.

Restano infatti fermi i capisaldi del Piano della Logistica e cioè: politiche infrastrutturali, intermodalità, regole e mercato, sicurezza e controlli, nella considerazione e convinzione che il quadro di contesto si è completamente modificato in questi anni e che le prospettive sono sempre più condizionate da processi economici e politici non più di scala nazionale, né tantomeno europea.

Il nostro spirito deve essere innanzitutto orientato a consolidare il nostro ruolo in Europa, cercando di cogliere le nuove opportunità che si aprono sia nell'Est-Europa che nel Bacino del Mediterraneo e allo stesso tempo dobbiamo incrementare la quota del nuovo traffico Far East-Europa. Gli scambi commerciali dell'Italia per il 70% sono tenuti con i Paesi della vecchia Europa e per questo noi terremo costantemente sotto osservazione le decisioni riguardanti il protocollo delle Alpi così come, nei lavori della Commissione, riprenderemo i temi che rendono virtuosi i capisaldi che abbiamo poc'anzi citato.

Non sarà un libro dei sogni, sarà un Piano operativo che attraverso le azioni condi-

visive e concertate con il territorio darà vita a un recupero, giorno per giorno, punto logistico per punto logistico, di efficienza del sistema. Ci vogliamo porre l'obiettivo di recuperare 1/10 del gap logistico (40 miliardi di euro) l'anno. Un recupero che via via sarà valorizzato dalla realizzazione delle nuove infrastrutture e dalla risoluzione di criticità evidenti.

Siamo anche convinti che il recupero di efficienza logistica, dai porti a tutto il sistema logistico, ci porterà un incremento della crescita.

Secondo questa più aggiornata visione, allora, la logistica è un problema di politica economica di un certo rilievo. In effetti, una logistica inefficiente arreca danni all'economia attraverso tre canali:

- 1) per i maggiori costi che essa implica per il sistema delle imprese industriali;
- 2) per la congestione e l'inquinamento che essa genera (che si traducono in costi sociali non trascurabili) e
- 3) per l'incapacità che un sistema logistico inefficiente ha di attirare "traffici" (nel senso di trade) capaci di produrre valore aggiunto in un Paese (come l'Italia) che ha, per la sua collocazione al centro del Mediterraneo, una posizione particolarmente vantaggiosa per l'attività logistica.

Da dove siamo partiti

In questi ultimi mesi sono stati raccolti spunti e riflessioni in ordine all'aggiornamento del Piano della Logistica.

I temi sono molteplici e vanno trattati nella loro specificità, incentrata su politiche energetiche ed ambientali, finanziarie, regolatorie ed in stretto raccordo con il tema delle infrastrutture, che resta uno dei temi prioritari di aggiornamento in ordine a:

- ◆ il ruolo delle infrastrutture alla luce anche dell'ingresso dei nuovi paesi all'interno della UE;
- ◆ le reti TEN, i temi della connettività delle reti e delle accessibilità dei territori.

Il dibattito in corso sulle reti TEN a livello comunitario, secondo l'impostazione data dal Ministro Matteoli, ormai viene posto non più in termini lineari e puntuali, ma in stretta relazione con il territorio, passando dal concetto di corridoio a quello di rete, nella convinzione di traguardare le reti TEN nella logica mediterranea.

Allo stesso tempo guarderemo con grande attenzione a ciò che sta avvenendo nel Mediterraneo e nel Far East:

- ◆ per l'area dei Paesi africani in particolare del Bacino del Mediterraneo e della Costa Atlantica, dobbiamo approfondire le nostre conoscenze in ordine a:

- politiche di intervento nel settore delle infrastrutture, in particolare del settore portuale;
 - barriere all'ingresso di operatori italiani;
 - flusso di import-export settori prevalenti e difficoltà operative;
 - accordi quadro e programmi di cooperazione;
- ◆ per l'area del Far East
- flussi di scambio prevalenti: criticità e problematiche di settore;
 - interesse di operatori in Italia per politiche di investimenti e di gestione nel settore infrastrutturale e in particolare porti ed aeroporti;
 - piattaforme logistiche esistenti e da progettare.

L'assetto che dobbiamo modificare

L'assetto del mercato italiano dei trasporti risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle nostre imprese a vantaggio di quelle straniere.

Per la rilevanza di questa constatazione, non possiamo poggiare le nostre politiche su un sistema monomodale.

Allo stesso tempo, una domanda di trasporto articolata, propria di un sistema produttivo caratterizzato da un numero rilevante di Piccole e Medie Imprese, trova in qualche modo corrispondenza nella frammentazione e nell'eccesso di offerta di trasporto stradale, a sua volta connotata da una presenza tuttora significativa di aziende monoveicolari e da un numero ancora ridotto di aziende strutturate, e che però, proprio per questa caratteristica, è in grado di assicurare flessibilità e continua disponibilità.

L'obiettivo che dobbiamo darci di fronte a questa situazione è duplice: da un lato stimolare forme di co-modalità, e dall'altro porre le basi per una politica industriale di settore che, oltre ad agire sulla qualificazione dell'offerta logistica, includa azioni di accompagnamento per la logistica di distretto e di filiera ed indirizzi per l'integrazione di sistema intelligenti facilmente accessibili, a vantaggio dell'intero Sistema Paese.

Il Decreto legislativo 286/05 ha avviato, dall'anno 2006, un percorso di liberalizzazione regolata con l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci nel sistema Paese e di renderla competitiva nel contesto europeo.

L'impatto della riforma, non adeguatamente monitorato, le rilevanti lentezze nella definizione dei correttivi, il forte aumento del costo del gasolio nel 2008, la intervenu-

ta crisi economica globale, sono tutti fattori che hanno contribuito al deterioramento di tutto il comparto della logistica.

Il nostro obiettivo è ora quello di favorire, anche attraverso l'intensificazione, già avviata, di una forte e rinnovata politica dei controlli, comportamenti rispettosi delle norme poste a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, e contestualmente puntare a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

A questo fine, il nuovo Piano della Logistica dovrà essere capace di affrontare uno dei temi fondamentali, che è quello di individuare soluzioni in grado di superare le abitudini commerciali degli operatori italiani nelle transazioni con l'estero, di lavorare con la clausola "franco fabbrica" per le esportazioni e "franco destino" per le importazioni: la regia dell'attività di logistica lasciata agli operatori esteri rappresenta una perdita di fatturato stimata nell'ordine di 10 miliardi di euro/anno, che il nostro sistema economico non può più permettersi.

In un contesto così definito, nel Protocollo d'Intesa dello scorso 1° dicembre, il Governo ha ritenuto che una condivisione di obiettivi tra la committenza ed il mondo dell'autotrasporto potesse essere il punto essenziale da cui ripartire per definire una piattaforma comune verso un sistema di trasporto competitivo, regolare e sicuro.

Il tavolo, a questo fine costituito, negli incontri che si sono susseguiti, ha segnato ad oggi alcuni punti prioritari al fine di creare un sistema di trasporto merci su strada contraddistinto da legalità e correttezza dei rapporti fra tutti i soggetti della filiera.

Il nuovo metodo del confronto costruttivo, che ha consentito al Governo di stilare un pacchetto di norme ispirate alla tutela della sicurezza e finalizzate anche ad un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, dovrà continuare a livello di accordi di settore.

In sostanza, il Governo ha risposto alle esigenze dell'autotrasporto rispettando le regole della concorrenza con una norma equilibrata che, in sintesi:

- ◆ mantiene la libertà di determinazione del prezzo del trasporto, con l'unico limite che tale prezzo non sia inferiore ai costi minimi di sicurezza, ma non impone tali costi minimi alle parti, limitandosi a stabilire che gli stessi possano essere individuati nell'ambito degli accordi di settore tra le rispettive organizzazioni associative; in mancanza di tali accordi i costi saranno determinati/definiti/indicati dall'Osservatorio;
- ◆ disciplina i tempi di pagamento;
- ◆ definisce la corresponsabilità degli attori della filiera;
- ◆ regola i tempi di carico e scarico e spinge ad una maggiore efficienza logistica;

- ◆ tende ad eliminare, attraverso l'azione diretta del vettore nei confronti del committente, l'intermediazione parassitaria;
- ◆ regola il mercato dei "pallets".

Non va trascurato che in questa legislatura l'autotrasporto è stato toccato da due crisi pesantissime: l'aumento del costo del gasolio e la crisi economica più grave del dopoguerra. Merito del Governo in questa legislatura è stato gestire il rapporto con l'autotrasporto nell'interesse del Paese, con il risultato che siamo l'unico *Stato* in Europa a non avere avuto, durante gli anni della crisi, un solo giorno di blocco dei TIR, iniziativa che ci sarebbe costata la perdita di 1,5 miliardi di euro di produzione.

Abbiamo fatto gli interessi del Paese non lasciando scattare un blocco dei TIR malgrado la pesantissima crisi economica, mantenendo il dialogo e il confronto con il mondo dell'autotrasporto, individuando soluzioni che non penalizzano la nostra economia e salvano un settore che continuerà ad essere fondamentale anche per la ripresa economica.

In questi due anni, abbiamo cercato di difendere e salvaguardare questo settore con misure innovative – che vanno dall'istituzione di un Fondo di garanzia per il credito al settore, alla diminuzione del costo del lavoro attraverso la riduzione dei premi INAIL, allo sconto sui bolli dei TIR, agli incentivi per l'uso delle autostrade del mare, e oggi anche con il nuovo contributo all'intermodalità ferroviaria, introdotto dal decreto istitutivo del ferrobonus, sapendo che è sarà fondamentale nel momento della ripresa economica.

Abbiamo ora la necessità di estendere la condivisione delle nostre politiche agli Enti Locali per arrivare a norme comportamentali comuni e condivise, volte ad evitare l'adozione di divieti, limiti e balzelli ingiustificati per il settore e per l'economia del Paese.

Il rapporto con gli Enti locali, dopo gli interessanti incontri di Genova, Napoli e Torino, e dopo l'affollato incontro di Roma, è proseguito in questo mese di settembre con l'incontro di Bologna e con l'incontro gli assessori del Sud.

Nei numerosi incontri, anche di audizione di operatori ed esperti del settore, abbiamo ascoltato alcuni dei più grandi players del settore marittimo e portuale, dell'autotrasporto così come il maggior operatore ferroviario unitamente alle imprese ferroviarie private minori, la Confindustria, gli Interporti e altre che dobbiamo ancora audire.

Abbiamo così potuto focalizzare temi importanti con quelli legati alla programmazione in atto alle diverse scale territoriali, ma soprattutto abbiamo individuato criticità, e conseguenti interventi, che possono essere risolti con costi minimi, ma che spesso sono ingessati da problemi di ordine burocratico e di mancato coordinamento.

Le piattaforme logistiche e le politiche del territorio

Il tema di fondo resta la lettura del territorio, collegata con quella delle politiche dell'energia e dell'ambiente. Questa impostazione ha trovato piena accoglienza nel "Programma delle infrastrutture strategiche" – allegato al Documento di Programmazione Economico-Finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013.

Restano fermi, quali elementi di base per la messa a sistema delle reti e dei nodi:

- ◆ la Piattaforma Logistica del Nord Ovest;
- ◆ la Piattaforma Logistica del Nord Est;
- ◆ la Piattaforma Logistica tirrenico adriatica nord;
- ◆ la Piattaforma Logistica tirrenico adriatica centrale;
- ◆ la Piattaforma Logistica tirrenico sud;
- ◆ la Piattaforma Logistica adriatica sud;
- ◆ la Piattaforma Logistica del Mediterraneo sud.

In considerazione del ruolo della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica per i temi di trasporti e logistica legati a quelli dell'energia, è importante evidenziare anche un altro passaggio dell'allegato al DPEF 2009-2013, ovvero il capitolo relativo ad "una nuova politica della città e della casa" dove, affrontando la questione dell'attuazione di una politica energetica, cita l'opportunità che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica, con il supporto dell'A.N.A.S. e delle Società concessionarie di reti autostradali, istituisca un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.

Il nostro obiettivo è quello di coniugare ruoli ed interessi a scale diverse nel segno di una massimizzazione dei tempi e di una riduzione dei costi.

Le suindicate Piattaforme Logistiche, in uno studio sistematico della evoluzione del territorio e dei flussi, devono essere caratterizzate funzionalmente per diventare Piastre Logistiche del Paese, inquadrare a loro volta in un mosaico comunitario.

In tale contesto, l'intermodalità diviene un logico presupposto e l'integrazione non si limita soltanto ai modi di trasporto, ma investe tutte le fasi della catena logistica e delle filiere produttive.

Anche in questo caso, incontri con i responsabili nazionali FS e con le imprese nazionali che si stanno affacciando al mercato, ci hanno consentito di stratificare le nostre riflessioni per evitare soluzioni generaliste, ma piuttosto individuare interventi capaci di dare attuazione immediata ai provvedimenti adottati.

La rete portante da ridisegnare

Un elemento che trova il massimo consenso e condivisione da parte degli attori del sistema è il ridisegno di una rete infrastrutturale portante del sistema che il Piano della Logistica definisce nella sua struttura base, ovviamente da affinare in relazione alla nuova posizione geo-economica del Paese.

L'obiettivo più volte dichiarato, di realizzare e mettere a sistema una rete integrata dell'offerta del trasporto intermodale, si realizza a due condizioni:

- ◆ assumere un modello organizzativo generale, in cui ad una rete portante tendenzialmente completa nelle sue funzioni sia integrata una rete di impianti minori o di più elevata specializzazione;
- ◆ garantire nelle diverse situazioni locali una effettiva unitarietà organizzata degli impianti tra loro complementari (i porti adiacenti siano sistema, i terminal ferroviari, le aree retroportuali ed i poli logistici minori manipolino anche traffico da attestare su altri impianti etc.).

Tale impostazione, che non esclude comunque la necessità di contrastare la proliferazione degli impianti "inutili" e di recuperare invece i fabbisogni arretrati di alcune principali aree del Paese, appare al contempo coerente con le nuove esigenze e le nuove caratteristiche dei traffici da soddisfare, nella logica del Patto e del Piano della Logistica.

L'attenzione allo sviluppo dei sistemi urbani, ed ai vari stadi che lo caratterizzano, nonché alle sue relazioni con la mutata tipologia di crescita economica (dalla fase di industrializzazione a quella di sviluppo del terziario, e infine all'economia dell'informazione), è stata negli ultimi anni abbastanza distratta, non riuscendo ad evidenziare i link tra gli insediamenti logistici (nelle diverse modalità), le aree produttive e di consumo, e il sistema infrastrutturale sottostante.

A fronte di questi obiettivi, le misure che si stanno mettendo a punto mirano a:

- ◆ riorganizzare la portualità e l'aeroportualità;
- ◆ riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici di traffico;
- ◆ alleggerire la mobilità nelle aree urbane;
- ◆ mettere in sicurezza il sistema;
- ◆ sburocratizzare il settore attraverso una forte semplificazione normativa;
- ◆ ridurre la fiscalità sul costo del lavoro e porre attenzione alla fiscalità internazionale.

Le scelte e le azioni per aumentare la crescita del nostro Paese

Hanno ragione Ministri ed esperti a dire che l'Italia non è in declino, evidenziando il peso importante delle nostre esportazioni manifatturiere.

Ma è altrettanto vero che il nostro sistema economico, a causa delle generalizzate privatizzazioni degli anni '90 e della forte delocalizzazione di parte del nostro sistema produttivo, oltreché delle scelte sbagliate nell'energia e nelle infrastrutture, negli ultimi 15 anni è cresciuto molto meno rispetto alla Germania.

Questo fenomeno vale in modo particolare per il Piemonte, la Liguria e il Friuli, al punto che, secondo i dati ISTAT negli ultimi 9 anni, malgrado la maggiore crescita di Lombardia e Veneto, il Nord è cresciuto leggermente meno del Paese nel suo complesso.

Noi facciamo bene a difendere il nostro sistema manifattiero, come abbiamo fatto in questi due anni, ma dobbiamo sapere che se non introduciamo nel nostro sistema economico nuovi motori di spinta, rischiamo di uscire dalla crisi continuando a crescere di meno.

Quali i nuovi motori di spinta:

- ◆ l'energia nucleare;
- ◆ trasporti e logistica;
- ◆ turismo.

Il nostro sistema logistico e trasportistico oggi, a causa del deficit infrastrutturale e delle inefficienze del nostro sistema portuale (le dogane, ma non solo), oltreché della congestione del traffico nelle grandi aree metropolitane ha un gap, rispetto ai Paesi che guidano l'Europa, di almeno 40 miliardi di euro all'anno.

Il differenziale per il settore delle merci rispetto alla media europea è infatti di 4 punti percentuali. Questo divario si allarga se operiamo il raffronto solo con la Germania dove l'incidenza dei costi di trasporto e logistica rispetto al fatturato di settore è del 15% contro il 20,5% dell'Italia!

A causa di queste inefficienze, noi oggi perdiamo traffico, diretto al nostro Paese via mare e via aerea, per un valore di 3-4 miliardi di euro l'anno.

Obiettivo del Piano Nazionale della Logistica che la Consulta dell'autotrasporto e della logistica sta elaborando, su incarico del Ministro Matteoli, è quello di individuare entro novembre, in ordine di priorità, le scelte:

- a) per ridurre l'inefficienza del sistema a partire dal 2011;
- b) per attrarre traffici ai nostri porti e ai nostri aeroporti.

Strumento per il raggiungimento di questo obiettivo sarà un Piano decennale, con la individuazione delle priorità di intervento e la valutazione degli effetti già nei primi 3 anni.

Se riusciamo ad abbassare le quote dei maggiori costi del 10% all'anno, secondo le nostre prime stime, avremo recuperato per i primi 3 anni 12 miliardi di euro!

A partire dall'anno 2011, a costo zero per l'Amministrazione, i minor costi saranno determinati dalle seguenti azioni:

- 1) sportello unico doganale;
- 2) decreto tempi attesa al carico ed allo scarico;
- 3) autonomie Autorità portuali;
- 4) disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto;
- 5) premialità all'outsourcing logistico;
- 6) distribuzione urbana delle merci;
- 7) intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti;
- 8) Piano nazionale per i sistemi intelligenti di trasporto.

Piano della Logistica e Programma infrastrutture strategiche: analisi e obiettivi concordanti

Il Piano-Programma operativo della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la logistica, definito attraverso il Piano della Logistica trova nelle linee generali piena rispondenza con il Programma infrastrutture e strategie del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti: programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse.

Può essere nello specifico mutuato quanto riportato al punto "Lo scenario di lungo periodo: 2020; lo scenario di breve periodo: 2013", laddove si richiama "La utilità del Piano della Logistica..." vuole e deve essere il vero catalizzatore di tutte le azioni che consentono proprio la costruzione... di un programma di intervento capace di dare "attendibilità agli scenari previsionali".

Le azioni richiamate nelle sue linee attuative il Piano della Logistica le ha indicate nei punti riportati come azioni a partire dal 2011 a costo zero per l'Amministrazione.

Per le azioni che saranno definite al 2020 vanno condivisi i richiami che vengono fatti a valutare attentamente i grandi fattori che possono modificare la geografia dei flussi e di riflesso l'impatto sui luoghi, ovvero sul territorio, che sono:

- ◆ l'energia;
- ◆ gli assetti finanziari;

- ◆ i temi ambientali (climatici);
- ◆ la concorrenza a scala mondiale;
- ◆ la sicurezza (security e safety).

Con questa impostazione nel corso del 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 ormai sono elementi cardini della politica economica del Paese.