



**IL NORD OVEST
CUORE LOGISTICO D'EUROPA
SCENARI ATTUALI E PROSPETTIVE**



REGIONE
LIGURIA



Regione
Lombardia



REGIONE
PIEMONTE

ATTI DEGLI STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DEL NORD-OVEST 2025

Torino, 22-23 Ottobre



Premessa

Nel **decimo anniversario** della “*Cabina di Regia della Logistica del Nord-Ovest*”, istituita quale “alleanza strategica” tra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per le finalità di coordinamento e promozione del “sistema logistico nord-occidentale italiano”, si è svolta a **Torino, il 22 e 23 Ottobre 2025**, presso il Centro Congressi della Regione Piemonte, la settima edizione degli “**Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest**”.

L'evento è stato strutturato in due sessioni, una Tecnica (22 Ottobre), con lo svolgimento di tre workshop all'interno dei relativi tavoli tematici permanenti curati dalle rispettive Regioni, ed una Istituzionale (23 Ottobre), che ha visto quale **atto conclusivo** la sottoscrizione del **rinnovo del Protocollo d'Intesa** siglato nel 2019 tra Piemonte, Lombardia e Liguria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ferrovie Nord, finalizzato all’**“Istituzione di un tavolo permanente di monitoraggio delle infrastrutture ferroviarie strategiche del Nord-Ovest”**.

Il rinnovo del documento conferma la volontà comune di rafforzare il sistema logistico dell'area più produttiva del Paese, promuovendone competitività, sostenibilità e integrazione territoriale.

Nel corso delle due giornate di lavoro sono stati affrontati i temi centrali per il futuro del settore logistico e per lo sviluppo competitivo dell'Italia nord-occidentale: dai collegamenti ferroviari con i porti liguri alla digitalizzazione dei nodi logistici, dal rafforzamento dell'intermodalità alle opportunità offerte dalle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), fino alle prospettive del corridoio europeo Mare del Nord – Reno – Mediterraneo (l'evento ha inoltre ospitato l'Assemblea annuale organizzata dall' **EGCT Rhine Alpine**, Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale, focalizzato sulle politiche di sviluppo del relativo **corridoio TEN-T** lungo “l'asse Reno-Alpi” a cui appartengono anche le tre Regioni italiane del Nord-Ovest).

La discussione ha coinvolto esperti nazionali, rappresentanti del mondo accademico, operatori del settore e associazioni imprenditoriali.

Particolare attenzione è stata dedicata alle opportunità derivanti dal completamento delle opere previste dal PNRR e alla necessità di affrontare con strumenti condivisi le criticità congiunturali dei mercati internazionali e delle catene di approvvigionamento.

Negli atti dell'evento contenuti in questo documento sono riproposte le tematiche affrontate durante le due giornate, divise per workshop e tavolo tematico, con relativa scheda introduttiva, contributi emersi durante e dopo i lavori, le relative proposte degli Stakeholders per l'individuazione di eventuali punti da sviluppare per le prossime attività che riguarderanno la “Cabina di Regia” e le rispettive strutture tecniche. Questo “percorso” porterà ai prossimi Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest 2026 e vedrà impegnate in maniera congiunta nuovamente Liguria, Lombardia e Piemonte nei tavoli di cooperazione sovraregionali per le attività di “governance” legate allo sviluppo della logistica nazionale.

Nell'ordine saranno dunque esposti gli esiti dei seguenti workshop:

- 1) “*Le Zone Logistiche Semplificate: panoramica a livello nazionale e focus specifico sulle ZLS interregionali di Genova e della Spezia. Modalità pratiche di funzionamento e ulteriori prospettive di sviluppo*” – **Tavolo tematico n.1** “Portualità marittima, connessione ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli”, **a cura della Regione Liguria**.
- 2) “*Programmazione integrata delle infrastrutture e del trasporto delle merci: quali strumenti?*” – **Tavolo tematico n.2** “Intermodalità e trasporto merci”, **a cura della Regione Lombardia**.
- 3) “*Logistica competitiva e attrattività dei territori: strumenti e prospettive*” – **Tavolo tematico n.3** “Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica”, **a cura della Regione Piemonte**.



WORKSHOP n.1 – TEMA:

“Le Zone Logistiche Semplificate: panoramica a livello nazionale e focus specifico sulle ZLS interregionali di Genova e della Spezia, modalità pratiche di funzionamento e ulteriori prospettive di sviluppo”. (A cura della Regione Liguria)

FACILITATORE:

Isabella Puma – Regione Liguria, Direzione Generale di Area Sviluppo Economico

INQUADRAMENTO AL TAVOLO TEMATICO 1 - “Portualità marittima, connessione ai porti e ottimizzazione dell’operatività e dei controlli”

Come è noto, le ZLS sono aree geografiche delimitate, istituite per semplificare le procedure amministrative e favorire gli investimenti per le imprese.

A seguito dell’emanazione del "Regolamento di istituzione di Zone Logistiche Semplificate (ZLS)", contenuto nel DPCM 40/2024 del 04.03.2024, in vigore dal 17.04.2024, sono state ad oggi formalmente istituite 6 (delle 8 previste) Zone Logistiche Semplificate:

ZLS Regione Veneto – Porto di Venezia – Rodigino con DPCM del 05.10.2022;

ZLS Porto e Retroporto di Genova (interregionale) istituita ex lege a seguito del crollo del Ponte Morandi con D.L. 109/2018 convertito nella L. 130/2018 e resa operativa con la costituzione del Comitato di Indirizzo a mezzo DPCM del 12.11.2024;

ZLS Regione Lombardia (porti fluviali di Cremona e Mantova) con DPCM del 27.12.2024;

ZLS Regione Emilia Romagna (porto di Ravenna) con DPCM del 10.10.2024;

ZLS Friuli-Venezia Giulia con DPCM del 03.02.2025;

ZLS Regione Toscana con DPCM del 25.11.2024.

Sono ancora in corso di istituzione la ZLS Porto e Retroporto della Spezia, il cui Piano di Sviluppo Strategico è attualmente in fase di seconda istruttoria presso i Ministeri competenti, e la ZLS Regione Lazio, che sta perfezionando il Piano di Sviluppo Strategico.

In particolare, in questa sede si intende approfondire l’argomento, di cui si è ampiamente trattato all’ultimo incontro degli Stati Generali svoltosi il 25– 26.09.2024, delle prospettive di sviluppo a breve e lungo termine delle ZLS che interessano i territori delle Regioni del Nord Ovest successivamente alla loro istituzione .

Ciò al fine di informare gli operatori del settore sullo stato dell’arte e per chiarire le modalità di gestione e funzionamento delle ZLS, con un focus specifico sulle procedure semplificate di tipo amministrativo e doganale (Zone Franche Doganali Intercluse), nonché per acquisire il punto di vista dei soggetti istituzionali coinvolti in via diretta e indiretta nelle ZLS (ADSP Mar Ligure Occidentale, ADSP Mar Ligure Orientale e Agenzia delle Dogane), ed, infine, per raccogliere le osservazioni pratiche degli Stakeholders in modo da poter proseguire un confronto sulle eventuali criticità e risolvere le problematiche pratiche riscontrate in questa prima fase di operatività, alla luce dei numerosi incontri territoriali svolti con le categorie.



Come auspicato agli Stati Generali del 2024, sono stati medio tempore creati due Tavoli di confronto e di coordinamento (il primo tra le Regioni parte delle due ZLS liguri per la gestione operativa condivisa delle ZLS, il secondo con la partecipazione di tutte le Regioni del centro-nord in cui sono state istituite le ZLS).

I Tavoli suddetti si sono già riuniti in più occasioni dal dicembre 2024 ad oggi – anche con la partecipazione e la collaborazione del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei Ministri – al fine di convergere su un’interpretazione ed applicazione uniforme della normativa in materia di ZLS, risolvere in maniera condivisa le eventuali problematiche e condividere le “buone prassi”, ed hanno predisposto alcuni quesiti interpretativi da sottoporre alla Cabina di Regia istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L’analisi della distribuzione spaziale, della densità e delle caratteristiche morfologiche degli insediamenti permette di identificare aree strategiche ad alta intensità logistica e di distinguere tipologie insediative con differenti impatti sul territorio.

Questi dati forniscono una base per pianificare interventi mirati e ottimizzare l’uso del suolo.

1. Cooperazione tra Regioni e peculiarità

a) Il focus sulla ZLS peculiare di Regione Lombardia

Istituita con DPCM 27 dicembre 2024, la ZLS Lombardia, non avendo accesso diretto al mare, individua la sua peculiarità nella localizzazione delle aree oggetto di perimetrazione, ovvero quelle dei porti fluviali di Mantova e Cremona. In linea con quanto stabilito dal Regolamento (UE) n. 1315 dell’11 dicembre 2013, i due porti individuati rientrano nella categoria dei “porti interni” e appartengono alla rete “centrale” (Core).

Con il DPCM 27 febbraio 2025 è stato istituito il Comitato di Indirizzo della ZLS Lombardia quale organo di amministrazione, con il quale ha preso avvio la fase attuativa delle opportunità della ZLS. Il CdI si è riunito in due sedute durante le quali, tra l’altro, sono state adottate le proposte di costituzione della struttura tecnico-amministrativa di supporto e di costituzione della Cabina di regia regionale quale organismo di supporto al Comitato, anche al fine di assicurare la consultazione degli enti locali e dell’associazionismo imprenditoriale e sindacale.

Attualmente è in fase di perfezionamento l’acquisizione delle adesioni alla Cabina di regia da parte dei soggetti coinvolti e, nel mese di novembre, è prevista la seduta di insediamento.

Dal punto di vista del sostegno agli investimenti nella ZLS Lombardia, accanto alle Zone di Innovazione e di Sviluppo “ZIS”, quale nuovo modello di politica pubblica per la promozione dell’aggregazione tra soggetti pubblici e privati nei territori lombardi, la DG Sviluppo Economico sta predisponendo uno strumento che incentivi gli investimenti nelle aree della ZLS.

Questi elementi di rilievo si inseriscono nel panorama nazionale che, con il DPCM 40/2024, ha introdotto semplificazioni amministrative e agevolazioni fiscali.



b) Il focus sulla cooperazione tra la ZLS Emilia-Romagna e le ZLS liguri

Essendosi avviati i lavori dei comitati di indirizzo della ZLS Genova e ZLS Emilia-Romagna, le quali hanno aree comuni ricadenti in entrambe le ZLS, è opportuno il confronto ed il coordinamento sulle tematiche di reciproco interesse. In particolare si sta approfondendo il tema delle agevolazioni amministrative e della relativa Autorizzazione Unica ZLS, nello spirito della fattiva cooperazione tra Regioni.

Regione Liguria e Regione Emilia-Romagna hanno a tal fine quali ZLS interregionali, il 6 giugno 2024, firmato due Accordi per le aree insistenti nella Regione Emilia-Romagna appartenenti alla Zona Logistica Semplificata del «Porto e retroporto di Genova» e del «Porto e Retroporto della Spezia».

2. Il funzionamento e l'attività della ZLS Porto e Retroporto di Genova

Premesso che quanto segue sarà ricalcato sulla ZLS “Porto e retroporto della Spezia” in fase finale di istruttoria, gli elementi salienti che meritano sottolineatura sono i seguenti:

- Costituzione di due tavoli di ascolto a supporto del Comitato di Indirizzo (uno per gli enti locali che del Comitato sono uditori ed uno per il sistema imprenditoriale; previsti dal Regolamento interno della ZLS, e riuniti la prima volta a luglio 2025).
- Circolari informative ai SUAP territoriali che, nelle more dell'attivazione dello Sportello Unico bilingue pensato presso le AdSP, riceveranno le domande di autorizzazione unica (AU: rilasciata da Regione Liguria per l'intero territorio della Zona).
- Circolari e risoluzioni rispetto all'autonomia delle prerogative comunali in termini di pianificazione urbanistica: se è vero che l'AU può operare come variante automatica, è altresì vero che le semplificazioni amministrative agiscono solo nei territori inseriti nei perimetri, che per scelta condivisa tra le Regioni che ne fanno parte sono tutti e soli quei mappali che dispongono già di una conformità da PRG/PUC all'attività produttiva. In tal senso è stata affrontata anche la delicata questione, ancora aperta, dei Comuni che, pur essendo inseriti nella ZLS ai sensi dell'art. 7 c. 1 della L. 130/2018 e pur avendo in alcuni casi dettagliato le proprie aree di pertinenza, hanno successivamente espresso la volontà di esclusione dai perimetri.
- Produzione di una mappatura complessiva della ZLS (online da luglio le mappe liguri) che renda perspicuo il perimetro della ZLS, l'eventuale assentibilità ai crediti di imposta, la dimensione e la destinazione di ogni mappale, l'inserimento nella carta della viabilità con toponomastica.

L'avvio della raccolta di manifestazioni di interesse all'insediamento in Zona Franca Doganale: questa prima raccolta di dati, a carattere esplorativo, ha fornito ad oggi una cinquantina di candidature, che dovranno essere analizzate con l'Agenzia delle Dogane anche in vista della successiva manifestazione di interesse alla gestione, nelle forme che saranno di maggior efficacia considerando il sistema delle richieste e l'impostazione fornita dall'Agenzia.

Relativamente alla ZLS Porto e Retroporto di Genova il Comitato di Indirizzo ha approvato il 22 luglio 2025 la prima ripерimetrazione in aumento, trasmessa per istruttoria al Dipartimento per la Coesione il 31 luglio; tale proposta prevede l'aggiunta di ulteriori aree in regione Piemonte e nel perimetro cittadino di Genova, nonché dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure e del compendio funiviario di Cairo Montenotte (c.d. Fase 2).



La ZLS Porto e Retroporto di Genova è stata promossa in occasione dell'Expo 2025 di Osaka, con la partecipazione del consigliere delegato Piana e del Direttore Generale di Spediporto. Inoltre la ZLS il 9 ottobre 2025 è stata insignita della menzione d'onore nella categoria «Rising Stars – Europa» del premio mondiale Global Free Zones Award 2025 del Financial Times.

3. Le ZLS nel contesto delle politiche di Attrazione degli Investimenti e delle attività congiunte con altre Regioni: strumenti per attrarre investimenti in innovazione, tecnologie verdi e digitalizzazione, logistica: la ricognizione delle aree dismesse (Brownfield, Greenfield) per nuovi insediamenti – La disciplina dei Crediti d'Imposta.

Investinliguria è uno strumento innovativo di promozione economica e attrazione degli investimenti promosso dalla Regione Liguria, finalizzato alla mappatura degli asset pubblici e privati, appartenenti alle categorie Greenfield (terreni non edificati), Brownfield (immobili già esistenti) e a destinazione logistica, idonei per nuovi insediamenti produttivi e imprenditoriali sul territorio regionale.

La piattaforma offre una panoramica approfondita di ogni asset, integrando informazioni descrittive e dati relativi all'opportunità di investimento con elementi contestuali legati al territorio di riferimento. Questo consente al potenziale investitore di individuare con precisione il sito più adatto alle proprie esigenze.

Il portale online è stato sviluppato come parte integrante della strategia regionale di valorizzazione dell'offerta territoriale, con l'obiettivo di promuovere le potenzialità del territorio e attrarre investimenti, sia nazionali che internazionali.



CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

Città Metropolitana di Genova

L'**Avv. Caviglione (CMGE)** ha evidenziato che il Comitato di indirizzo della ZLS GE istituito con DPCM del 12.11.24 ha svolto già due sedute (14.4.25 e 22.7.25) e si appresta a svolgere la terza nel prossimo mese di novembre.

Si sono riuniti in data 11.7.25 i due tavoli previsti dal Regolamento interno: Tavolo degli operatori e Tavolo degli enti locali a scopo consultivo e di confronto costruttivo.

E' stata pubblicata la manifestazione di interesse all'insediamento in zona franca doganale interclusa, a fini esplorativi, con termine di scadenza al 28.10 e ad oggi sono state ricevute ben 28 domande che verranno poi condivise ed esaminate con ADM.

E' in fase di ultimazione la cartografia unificata delle 4 Regioni facenti parte della ZLS GE reperibile sul geoportale di Regione Liguria con indicazione delle aree, dei dettagli delle relative particelle catastali e delle zone ammesse agli aiuti di stato.

Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale

La **Dott.ssa Ghio (ADSP)** ha ricordato che l'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale ha svolto un ruolo chiave nella istituzione della ZLS a partire dalla cosiddetta Legge Genova, che si è tradotta in una importante serie di misure infrastrutturali (programma straordinario) e gestionali (ferrobonus, sostegni ad autotrasporto, logistica). La dimensione multimediale regionale della ZLS ben raffigura l'intero mercato di riferimento degli scali del sistema e come tale ne rafforza il posizionamento competitivo.

Con l'avvio delle attività, gli obiettivi che AdSP si pone sono:

- Inclusione nel perimetro delle aree portuali di Savona-Vado e delle aree di San Giuseppe di Cairo (in corso), per dare omogeneità all'intero sistema.
- Gestione delle istanze acquisite in ZLS per garantire le agevolazioni amministrative (tempi e certezze).
- Raccordo con il Comitato di Indirizzo di cui il Presidente è membro effettivo.

Il fatto che la progettualità debba passare da una verifica di coerenza con le attività Portuali determinerà sicuri benefici allo sviluppo dei traffici e alla creazione di valore attraverso nuova occupazione e produzione. La ZLS costituisce, per le AdSP, un importante strumento di marketing del territorio e di coesione con gli attori pubblici e privati della filiera.

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Genova

Il **Dott. Pepè** e il **Dott. Bisio (ADM)** hanno evidenziato l'importanza della sinergia tra le amministrazioni intervenute in quanto si ha fiducia nello strumento combinato delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate) e delle ZFD (Zone Franche Doganali) per quanto riguarda la logistica e la manifattura e le soluzioni tecnologiche in uso e in fase di studio per lo spostamento delle merci.

Assonime

Il **Dott Mancuso (Assonime)** ha chiarito che il meccanismo di accesso ai crediti di imposta non consenta alle imprese interessate di conoscere la misura dell'agevolazione spettante in fase di prenotazione e quindi di valutare la convenienza a portare a termine o meno gli investimenti prenotati.

I crediti di imposta per le ZLS si confermano come “interventi a pioggia”, misure generalizzate nei fatti e sganciate dai piani strategici adottati dalle ZLS.



L'orizzonte temporale annuale di queste agevolazioni risulta ancora troppo limitato per qualsiasi impresa che voglia programmare investimenti nel medio termine.

Regione Liguria

Il **Dott. Francesco Caso (Regione Liguria)** ha presentato al Tavolo la nuova piattaforma digitale "Investinliguria", in linea nei prossimi giorni. Si tratta di uno strumento digitale innovativo ideato per facilitare investimenti mirati, attraverso l'accesso alle opportunità localizzative disponibili in Liguria e alle informazioni sugli incentivi regionali e nazionale. L'accesso, per promuovere i propri asset – greenfield, brownfield e a destinazione logistica – a soggetti pubblici e privati, è regolato attraverso la risposta a una manifestazione di interesse già aperta da Regione e disponibile sulla piattaforma regionale "Sportello on line" > "Istanza di inserimento aree insediative".

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo_1_francesco_caso_regione_liguria.pdf

Spediporto – Genova

Stefano Quaranta (Spediporto) sottolinea come l'interesse di Spediporto sia che attraverso le ZLS e ZFD si possano attrarre molti investimenti infrastrutturali per il retroporto di Genova, anche da parte di investitori esteri, rendendo l'area appetibile per il marketing. In Val Polcevera ad esempio ci sono 2mil di mq utili come retroporto.

Spediporto lavora con le associazioni per promuovere il territorio e gli interventi per la logistica.

Confindustria – Genova

Alessandro Berta (Confindustria) immagina una segreteria tecnica integrata fra AdSP e il comitato di indirizzo, al fine di implementare le infrastrutture ferroviarie e rendere strutturale il Ferrobonus.

Regione Lombardia

Il **Dott. Bianchessi (Regione Lombardia)** ha parlato della ZLS fluviale relativa ai porti di Mantova e Cremona composta da 18 comuni delle due province e dei contributi che Regione Lombardia erogherà al riguardo in relazione alle zone di innovazione e sviluppo finalizzati alle startup dei progetti che dovranno già prevedere nella proposta un modello di sostenibilità economica.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo_1_carlo_bianchessi_regione_lombardia.pdf

Regione Emilia Romagna

L'**Ing. Sabrina Mingozi (Regione Emilia Romagna)** ha partecipato in VDC, spiegando gli accordi intercorsi con Regione Liguria per la creazione della ZLS GE e della ZLS SP, ha poi chiarito le diversità organizzative con la ZLS Ravenna in relazione alle autorizzazioni uniche, nonché la sottoscrizione di un protocollo d'intesa con AdSP e ADM per la creazione di ZFD nel porto e retroporto di Ravenna.



Regione Piemonte

La **Dott.ssa Marta Parodi (Regione Piemonte)**, in esito alle relazioni svolte, è intervenuta ribadendo che anche Regione Piemonte sta sviluppando le azioni di promozione dell'offerta sulla "falsariga" di quanto fatto da Regione Liguria.

Conclusioni Finali

Durante la sessione si sono susseguiti interventi delle istituzioni (Regioni, ADSP, ADM, Città Metropolitana) e degli operatori, a dimostrazione che è solo la collaborazione tra privato e pubblico che consentirà alle ZLS di esprimere tutti gli effetti e i benefici che potenzialmente rappresentano.

La "ZLS Genova" è operativa ed ha tra l'altro bandito la manifestazione di interesse per le ZFD, sulla quale sono già pervenute 47 istanze.

ADM ha proprio sottolineato l'importanza di "calare" questo strumento nell'ambito delle soluzioni tecnologiche e amministrative di cui ADM dispone anche in chiave antidaziaria. Durante il dibattito è stato sottolineato come il sistema delle ZLS del centro nord non possa essere disgiunto dalle azioni politiche e tecniche per il rafforzamento e il completamento della rete infrastrutturale, con particolare ma non esclusivo riguardo al trasporto ferroviario. Disporre di crediti d'imposta con orizzonte superiore all'anno, con maggiore consapevolezza della loro fruizione (come ha evidenziato il rappresentante di Assonime), integrare le attività della struttura tecnica di supporto alla ZLS con quelle di ADSP e con quelle della Cabina di Regia della Logistica del Nord ovest, sono le linee di azione su cui basare l'avvio del secondo anno di attività della ZLS.

Per quanto riguarda ancora la **ZLS di Genova** (mentre si attende l'ufficializzazione dell'avvio della ZLS della Spezia) la genesi della zona, nell'ambito della Legge Genova, deve fare ricordare che **lo strumento emergenziale è diventato uno strumento strutturale**, dotato degli elementi per un forte impatto di incontro tra domanda ed offerta, ed un aumento del PIL dell'economia logistica.



INQUADRAMENTO AL TAVOLO TEMATICO 2 - “Intermodalità e trasporto merci”

La transizione verso una mobilità sostenibile rappresenta una delle sfide più rilevanti e urgenti per le politiche territoriali contemporanee. In risposta alla crisi climatica e agli obiettivi di decarbonizzazione, l'Unione Europea ha avviato un processo di pianificazione strategica multilivello, articolato in strumenti internazionali, nazionali e regionali, che mirano a trasformare profondamente il sistema dei trasporti. Al centro di questa trasformazione si colloca l'intermodalità, intesa come integrazione efficiente e sostenibile tra diverse modalità di trasporto, capace di ridurre l'impatto ambientale, migliorare l'accessibilità e ottimizzare la logistica.

Il tavolo tematico partendo da casi specifici vuole ragionare sugli strumenti più idonei, esistenti e non, per una programmazione delle infrastrutture del trasporto integrato delle merci

1. Piani Strategici Europei, Nazionali e Regionali

L'Unione Europea ha sviluppato una serie di strategie coordinate per affrontare la crisi climatica e favorire una mobilità sempre più sostenibile. Tra queste, il Green Deal Europeo rappresenta un impegno ambizioso volto a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, puntando sulla decarbonizzazione del settore dei trasporti, sull'efficienza energetica e sull'innovazione tecnologica. Nel contesto di questo grande piano si inserisce il pacchetto legislativo Fit for 55, che mira a ridurre le emissioni di gas serra del 55% entro il 2030, con misure specifiche dedicate proprio al settore dei trasporti.

A supporto di questi obiettivi, l'UE ha definito obiettivi specifici per la mobilità sostenibile, tra cui lo sviluppo di soluzioni intermodali, ovvero sistemi che combinano diverse modalità di trasporto in modo efficiente e sostenibile, promuovendo una mobilità integrata e a basso impatto ambientale.

In tale direzione, il Regolamento (UE) 2024/1679, adottato il 13 giugno 2024, rappresenta un passo fondamentale per favorire la decarbonizzazione e realizzare una rete multimodale e interoperabile su tutto il continente. Il documento definisce le linee guida per lo sviluppo integrato di tutte le modalità di trasporto, delineando un quadro strategico aggiornato per sostenere una mobilità europea più intelligente, sostenibile e coordinata, con l'intermodalità come elemento cardine.

Gli obiettivi europei per essere attuati necessitano di una efficace cooperazione territoriale che supporti la loro realizzazione, al tal riguardo è importante segnalare il gruppo EGCT “Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor”, a cui appartengono le tre Regioni del Nord-Ovest insieme ad altri 23 membri di 5 paesi europei (Italia, Francia, Germania, Paesi Bassi, Svizzera). Il gruppo EGCT è nato nel 2015 come associazione di interesse per definire una visione unica sulla mobilità dei territori appartenenti alla direttrice infrastrutturale europea Reno-Alpi.

Tale direttrice fino al 2024 apparteneva al Corridoio Ten-T Reno-Alpi ma, con il nuovo Regolamento (UE), sopra citato, tale area è stata unita al Corridoio Mar del Nord-Mediterraneo, definendo un unico Corridoio oggi chiamato Mar del Nord-Reno-Mediterraneo.



L'unione dei due corridoi rappresenta una delle principali sfide a cui dovrà dedicarsi il gruppo insieme a quella riguardante l'attuazione delle strategie e il reperimento di finanziamenti per realizzare le infrastrutture necessarie evidenziate dai membri.

Nel 2024 i membri del EGCT hanno deciso di redigere una nuova strategia comune per il periodo 2025–2030, articolata su 3 specifiche tematiche per il corridoio: promuovere la sostenibilità ambientale, migliorare la connettività fisica e operativa, promuovere la collaborazione e l'allineamento tra i vari paesi e stakeholder per garantire operazioni di trasporto efficienti e ben gestite. Tale strategia si pone quindi l'obiettivo di attuare nei territori gli obiettivi europei sopra menzionati, definendo piani di attività basati sulle caratteristiche locali, ma con una visione unitaria per tutto il corridoio.

A livello nazionale, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede investimenti rilevanti per infrastrutture verdi, digitalizzazione dei trasporti e potenziamento della mobilità locale, contribuendo concretamente agli obiettivi europei. In questo contesto, nel 2022 sono stati avviati dal MIT i lavori per la redazione, alla luce del PNRR, del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), che si configura come documento guida per lo sviluppo coordinato delle infrastrutture di trasporto, individuando l'intermodalità come priorità strategica per rendere il sistema logistico italiano più efficiente e competitivo.

Regione Lombardia si impegna a tradurre gli obiettivi europei in azioni concrete attraverso specifici strumenti di pianificazione. Il Piano Territoriale Regionale (PTR), aggiornato a novembre 2024, integra lo sviluppo urbano, la mobilità sostenibile e la tutela ambientale, promuovendo una forte coerenza con le direttive europee e favorendo una mobilità intermodale equilibrata e resiliente.

Attraverso la Legge Regionale 6/2012 la Regione definisce le linee strategiche per la mobilità mediante il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), che individua le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto. Il PRMT stabilisce obiettivi e politiche finalizzati al riequilibrio e all'integrazione modale, delineando le reti prioritarie e gli interventi necessari per rafforzare l'intermodalità.

La proposta di aggiornamento del PRMT, adottata con DGR XII_5025 del 22 settembre 2025, approfondisce la mobilità delle merci e il sistema logistico, dedicando un capitolo specifico alle strategie per favorire una mobilità delle merci più efficiente, sostenibile e integrata, con l'intermodalità al centro dello sviluppo logistico regionale.

2. Strumenti di supporto alla pianificazione strategica e territoriale

Tra tali strumenti vi è il Programma Interreg Italia–Svizzera 2021–2027 che include il progetto SWITCH (Shifting Ways of Intermodal Transport on Cross Border Haulage), di cui Regione Lombardia è partner. Il progetto, inserito nell'obiettivo 3.2 dell'Asse 3, mira a sviluppare una mobilità sempre più intelligente, intermodale, resiliente e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN–T e facilitando la mobilità transfrontaliera.

L'obiettivo principale di SWITCH è incentivare il passaggio del trasporto merci dalla strada alla rotaia, attraverso un'analisi approfondita dei flussi transfrontalieri e l'utilizzo di tecnologie avanzate come l'intelligenza artificiale, per sviluppare sistemi decisionali capaci di affrontare le sfide del trasporto intermodale.

Un altro strumento di rilievo di supporto alla pianificazione strategica e territoriale è la ricerca redatta dal Politecnico di Milano, dal titolo "Il consumo di suolo destinato ad attività logistiche in Lombardia".

La ricerca si è svolta su due fronti complementari: un'analisi quantitativa e un approfondimento qualitativo delle dinamiche urbanistiche.



Supporto quantitativo: grazie ad una metodologia rigorosa per la quantificazione e localizzazione del consumo di suolo destinato ad attività logistiche tra il 1999 e il 2024, la ricerca consente di monitorare sistematicamente l'evoluzione del fenomeno. L'analisi della distribuzione spaziale, della densità e delle caratteristiche morfologiche degli insediamenti permette di identificare aree strategiche ad alta intensità logistica e di distinguere tipologie insediative con differenti impatti sul territorio.

Questi dati forniscono una base per pianificare interventi mirati e ottimizzare l'uso del suolo.

Supporto qualitativo: attraverso l'analisi di 19 casi studio di interventi logistici di vasta scala, la ricerca approfondisce le dinamiche urbanistiche e le modalità di governance adottate dagli enti locali. Questo focus qualitativo evidenzia strumenti, vincoli e modelli di collaborazione pubblico-privata, mettendo in luce criticità comuni e differenze contestuali. Tali approfondimenti sono fondamentali per affinare le strategie di pianificazione e favorire processi decisionali condivisi.

3. Strumenti Normativi

Un importante strumento normativo è la Legge Regionale n. 15 del 8 agosto 2024 “Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale”, che incide su ambiti infrastrutturali, urbanistici e pianificatori. La legge promuove:

- una gestione razionale degli insediamenti logistici, favorendo l'integrazione tra infrastrutture stradali, ferroviarie e intermodali per incentivare il trasferimento del trasporto dalla gomma alla rotaia;
- il contenimento del consumo di suolo, privilegiando il riuso e la rigenerazione urbana;
- il coordinamento regionale attraverso la co-pianificazione con enti locali, Province e Città Metropolitana di Milano incaricate di individuare le aree idonee.

In attuazione della LR 15/2024, la DGR XII/3377 dell'11 novembre 2024 definisce i criteri per la localizzazione degli insediamenti logistici superiori a 3 ettari, promuovendo l'intermodalità come leva per uno sviluppo logistico sostenibile e integrato.

La DGR XII/3388, approvata lo stesso giorno, stabilisce le modalità operative per la procedura di intesa di co-pianificazione, coordinando il processo con le valutazioni ambientali (VAS e VIA) e rafforzando il modello di pianificazione condivisa, in cui l'intermodalità rappresenta un elemento strategico per la tutela del territorio e lo sviluppo sostenibile.

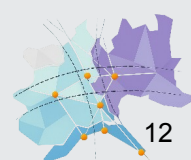
Nel mese di maggio la Provincia di Pavia ha avviato il procedimento per la Variante al PTCP e contestuale Valutazione Ambientale Strategica del Piano in applicazione della LR 15/2024 secondo le Linee di indirizzo approvate con Deliberazione di Consiglio comunale n. 65 del 18/12/2024.

È stata effettuata una ricognizione delle aree provinciali conformi agli strumenti urbanistici, aggiornando anche i rilievi del traffico sulle principali vie, con attenzione agli impatti sulla rete viaria già satura.

Sono stati individuati cinque Ambiti Territoriali Idonei (ATI) secondo la LR 15/2024, basati su “buffer” di 3 km intorno ai caselli autostradali:

- Broni/Stradella
- Casatisma
- Casei-Voghera
- Gropello
- Pavia Ovest

Per ogni ATI sono state predisposte schede che evidenziano criticità viabilistiche, ambientali e paesaggistiche.



4. Accordi Interistituzionali

Al fine di facilitare l'incontro tra domanda e offerta nel trasporto merci intermodale, nel 2024 RFI lancia la piattaforma digitale EasyRailFreight (ERF). Il suo scopo è semplificare l'accesso al sistema ferroviario per tutti gli utenti che necessitano di trasportare merci, favorendo così la crescita e la diffusione di servizi logistici intermodali. Il sito www.erf.rfi.it rappresenta il punto di riferimento digitale di RFI per la logistica, offrendo in un'unica piattaforma servizi, informazioni e strumenti dedicati. ERF integra vari moduli funzionali progettati per rendere più agevole e efficiente la pianificazione logistica.

5. Conclusioni

La programmazione delle infrastrutture integrate per il trasporto merci è fondamentale per una logistica sostenibile e competitiva nel Nord Ovest.

L'intermodalità, sostenuta da strategie europee, nazionali e regionali, richiede strumenti di pianificazione coordinati, dati aggiornati e una governance condivisa.

Le recenti normative e i progetti pilota, come SWITCH ed EasyRailFreight, mostrano come innovazione e collaborazione possano favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia e ottimizzare l'uso del suolo.

Tuttavia, ad oggi, gli strumenti presenti affrontano solo in maniera specifica alcune tematiche ma non in maniera sistemica.

Al fine però di potenziare l'intermodalità ferro-gomma risulta necessario munirsi di strumenti integrati che permettano di avere una programmazione degli insediamenti logistici in relazione alle infrastrutture di interscambio modale delle merci e viceversa.

CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

ILARIA TOSONI - Craft – Competence centre antifragile territories DASTU – Politecnico di Milano EGTC Advisory Board Member

LA NUOVA STRATEGIA EGTC 2025–2030

La nuova strategia dell'Interregional Alliance for the Rhine–Alpine Corridor EGTC per il periodo 2025–2030 nasce dall'evoluzione del Corridoio Reno–Alpi e dalla sua fusione con il Corridoio Mare del Nord–Mediterraneo. Questo ampliamento ha dato vita al **Corridoio NSRM**, che attraversa otto paesi europei e collega porti, nodi urbani e regioni strategiche, con l'obiettivo di rafforzare i collegamenti Est–Ovest e integrare meglio le reti di trasporto.

L'EGTC, fondato nel 2015, riunisce oggi 25 organizzazioni provenienti da cinque paesi e si configura come piattaforma di cooperazione transfrontaliera. La governance è basata su un'assemblea dei membri, un comitato di gestione e diversi gruppi di lavoro tematici, supportati da un comitato consultivo di esperti. In questo modo, il corridoio diventa un punto di riferimento per coordinare le attività locali e regionali con le politiche europee.

La nuova strategia si articola attorno a tre grandi aree di lavoro. Il **Corridoio Verde** punta a rendere il trasporto merci e passeggeri più sostenibile, favorendo veicoli e navi a zero emissioni, infrastrutture per carburanti alternativi e un forte cambio modale dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili. Il **Corridoio Connesso** si concentra sulla qualità e resilienza delle infrastrutture, garantendo reti affidabili e future-proof, capaci di sostenere flussi continui di merci e persone. Infine, il **Corridoio Coordinato** affronta le sfide transfrontaliere, armonizzando regolamenti e standard, rafforzando la governance e promuovendo la digitalizzazione per una gestione più efficiente del traffico e dei dati.

La roadmap prevede che entro il 2025 venga finalizzato il piano d'azione e rafforzato il dialogo con gli stakeholder. Nel 2026 saranno istituiti gruppi di lavoro dedicati a ciascun pilastro della strategia, mentre dal 2027 si punterà su una governance più solida e sull'attuazione dei piani urbani di mobilità sostenibile (SUMP).

In sintesi, la visione dell'EGTC è quella di costruire un corridoio europeo che sia al tempo stesso **verde, connesso e coordinato**, capace di integrare trasporto sostenibile, innovazione digitale e cooperazione transfrontaliera, diventando così il cuore pulsante di una rete vitale per l'Europa.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo_2_tosoni_polimi.pdf



ENRICA ARCESI – REGIONE LOMBARDIA - DG Infrastrutture e Opere Pubbliche - UO Infrastrutture Viarie e Ciclabili - Programmazione regionale in materia di mobilità e trasporti

AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI.

Il **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)** di Regione Lombardia, aggiornato a partire dalla DGR XII/739 del luglio 2023, definisce le linee strategiche per la mobilità delle persone e delle merci, con particolare attenzione alla sostenibilità e all'integrazione modale. L'aggiornamento, previsto per il 2025, si basa su analisi della domanda e dell'offerta di trasporto, scenari socio-economici e obiettivi europei.

Il piano si articola attorno al **paradigma ASI (Avoid, Shift, Improve)**:

Avoid: ridurre la domanda superflua (es. smart working, logistica di prossimità).

Shift: favorire il trasferimento verso modalità più sostenibili (ferrovia, trasporto pubblico, ciclabilità).

Improve: migliorare efficienza e impatto ambientale (veicoli elettrici, intermodalità).

Nella proposta adottata è stato approfondito il tema della mobilità delle merci e del sistema della logistica con una parte specifica dedicata nel quadro delle strategie a cui corrispondono le azioni descritte nel capitolo "azioni per la mobilità delle merci".

In particolare, per le **merci e la logistica**, il PRMT punta a:

- governare lo sviluppo verso l'intermodalità e l'uso delle infrastrutture esistenti.
- Adeguare linee e nodi ferroviari agli standard TEN-T (lunghezza treni 750 m, peso assiale 22,5 t).
- Potenziare porti fluviali (Cremona, Mantova) e migliorare la navigabilità del Po.
- Sviluppare terminal intermodali e collegamenti di ultimo miglio.
- Rafforzare la rete stradale con tecnologie ITS e aree di sosta attrezzate.

La rete stradale lombarda è caratterizzata da un'elevata accessibilità grazie alla capillare presenza di caselli autostradali vicino ai poli logistici, ma soffre di forti congestioni nelle ore di punta, soprattutto su tratti strategici come A4, A1 e A7, con riduzioni significative delle velocità che incidono su tempi e costi di trasporto. Tra le opportunità emergono l'adozione di tecnologie intelligenti per la gestione del traffico, lo sviluppo del trasporto intermodale e una pianificazione più integrata. Tuttavia, persistono minacce legate all'obsolescenza delle infrastrutture, all'impatto ambientale della congestione e al rischio di incidentalità, aggravato dalla promiscuità tra mezzi pesanti e altri utenti della strada.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo_2_arcesi_regione_lombardia.pdf

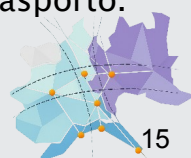
GIORGIO GHIRINGHELLI – DOCENTE LIUC -

PROGETTO SWITCH Shifting Ways of Intermodal Transport on Crossborder Haulage

Il progetto **SWITCH** nasce nell'ambito del programma **Interreg Italia-Svizzera 2021-2027** per affrontare le criticità legate al traffico merci transfrontaliero, che genera congestione e impatti ambientali nelle aree alpine. L'obiettivo principale è favorire lo **shift modale dal trasporto su gomma alla ferrovia**, migliorando la mobilità sostenibile tra Italia e Svizzera.

Il progetto si concentra su:

- **analisi dei flussi di interscambio merci** e delle infrastrutture esistenti.
- **Sviluppo della piattaforma OptiModal AI**, uno strumento di supporto alle decisioni basato su intelligenza artificiale, capace di simulare scenari e ottimizzare le scelte di trasporto.



- **Collaborazione con le imprese**, attraverso questionari e interviste, per calibrare la piattaforma sui bisogni reali e individuare le filiere merceologiche più adatte allo switch modale.
- **Progetti pilota e linee guida** per verificare la fattibilità delle soluzioni proposte.

Il progetto promuove un approccio partecipativo, integrando tecnologia, sostenibilità e cooperazione tra attori pubblici e privati, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale e aumentare l'efficienza logistica.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo_2_ghiringhelli_liuc.pdf

PAOLO BOSELLI – REGIONE LOMBARDIA - DG Infrastrutture e Opere Pubbliche - UO Infrastrutture Viarie e Ciclabili - Struttura Interventi Stradali e Olimpici

APPLICAZIONE DELLA L.R. N. 15/2024 “DISCIPLINA DEGLI INSEDIAMENTI LOGISTICI DI RILEVANZA SOVRACOMUNALE” CRITERI APPLICATIVI.

La L.R. 15/2024 disciplina la localizzazione e l'ampliamento degli **insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale**, ossia strutture con superficie operativa superiore a 3 ettari (capannoni, magazzini, piazzali, viabilità interna, esclusi spazi verdi). La norma mira a garantire un **assetto ordinato del territorio**, tutelando ambiente e salute, riducendo il consumo di suolo e favorendo la rigenerazione urbana.

Le aree idonee sono individuate come **Ambiti Territoriali Idonei (ATI)**, definiti da Province e Città Metropolitana nei rispettivi piani (PTCP/PTM) secondo criteri regionali: accessibilità, sostenibilità ambientale e paesaggistica, contenimento del consumo di suolo e perequazione. Gli ATI vengono aggiornati ogni 5 anni.

Per nuovi progetti o ampliamenti è prevista un'**intesa di co-pianificazione** tra Comune, Provincia/Città Metropolitana e, in alcuni casi, Regione, con il coinvolgimento dei Comuni limitrofi e delle associazioni di categoria. L'intesa è vincolante e non può essere sottoscritta in caso di valutazione negativa.

Nelle more della definizione degli ATI, le proposte sono valutate tramite **piano attuativo** o in Conferenza di Servizi, sempre in coerenza con i criteri regionali. Dopo la definizione degli ATI, l'intesa resta obbligatoria per interventi fuori dagli ambiti individuati.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo2_boselli_regione_lombardia.pdf

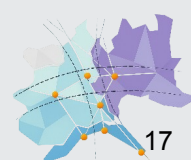
ANTONIO MASSARO – SETTORE TERRITORIO, PIANIFICAZIONE STRATEGICA E PATRIMONIO PROVINCIA DI PAVIA

APPLICAZIONE DELLA LR 15/2024 DISCIPLINA DEGLI INSEDIAMENTI LOGISTICI DI RILEVANZA SOVRACOMUNALE.

La Provincia di Pavia ha avviato la variante al **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** in applicazione della L.R. 15/2024, che disciplina gli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale. Il PTCP vigente, già aggiornato nel 2023, conteneva norme anticipatorie della legge, favorendo il principio della concertazione delle scelte strategiche tra diversi livelli istituzionali.

La variante prevede:

- **Ricognizione delle logistiche esistenti** e delle aree potenzialmente idonee secondo gli strumenti urbanistici comunali.
- **Aggiornamento dei rilievi sul traffico** per valutare l'impatto sulla rete viaria provinciale, già critica.



- **Individuazione di 5 Ambiti Territoriali Idonei (ATI)**, definiti con un buffer di 3 km dai caselli autostradali o strade di categoria B.
- **Schede territoriali per ogni ATI**, con analisi di criticità viabilistiche, ambientali e paesaggistiche.
- **Normativa di riferimento** con prescrizioni infrastrutturali e criteri di perequazione territoriale per garantire equità, oltre a un onere manutentivo decennale sulla viabilità.

Sono già stati sottoscritti **6 accordi di pianificazione** per insediamenti logistici, confermando l'approccio negoziale e la volontà di integrare sostenibilità e sviluppo economico.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavo_lo2_massaro_provincia_pavia.pdf

IL CONSUMO DI SUOLO DESTINATO AD ATTIVITÀ LOGISTICHE IN LOMBARDIA

L'attività di ricerca si è sviluppata su due fronti complementari: **quantitativo** e **qualitativo**. Sul piano quantitativo è stata definita una metodologia per misurare e localizzare il consumo di suolo destinato alla logistica tra il 1999 e il 2024, ricostruendo l'evoluzione del fenomeno e analizzando la distribuzione spaziale degli insediamenti, la loro densità e dimensione, con strumenti di hotspot analysis. È stata inoltre condotta un'analisi morfotipologica che ha individuato tre tipologie principali: insediamenti in ambiti produttivi consolidati, strutture al margine dell'urbanizzato o lungo le infrastrutture, e poli di grande scala con forte impatto sul territorio.

Parallelamente, l'approfondimento qualitativo ha esaminato le **dinamiche urbanistiche** attraverso 19 casi studio di interventi superiori ai 10 ettari, valutando strumenti adottati, varianti, vincoli e forme di governance pubblico-privato. Questa analisi ha evidenziato differenze tra contesti e criticità ricorrenti, offrendo indicazioni utili per comprendere come le scelte di pianificazione abbiano influenzato la localizzazione e l'attuazione degli insediamenti logistici più rilevanti.

Dal 1999 al 2024 il consumo di suolo per logistica ha raggiunto circa **2.040 ettari**, con concentrazioni significative in **Pavia** e nella **Città Metropolitana di Milano**. Dopo il 2021 si osserva un rallentamento generale, ma alcune province (Mantova, Cremona, Pavia) mostrano una ripresa.

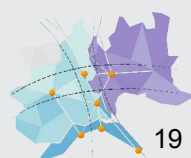
Gli insediamenti si localizzano prevalentemente vicino alle **infrastrutture primarie** (75% entro 1,5 km da autostrade), con forte pressione sulle aree agricole (circa 90%). Le trasformazioni più impattanti riguardano i grandi ambiti oltre i 10 ettari, che rappresentano solo il 9% dei casi ma assorbono il 42% del suolo consumato.

Sul piano economico, gli interventi generano **entrate straordinarie rilevanti per i comuni**, arrivando in alcuni casi a superare il 100% del bilancio annuale, con il rischio di incentivare espansioni non sostenibili.

Il lavoro ha già affrontato temi importanti come l'analisi qualitativa degli **impatti morfologici degli insediamenti logistici**, la valutazione degli **strumenti urbanistici e delle procedure attuative**, e l'analisi quantitativa e qualitativa degli **effetti economici sulle finanze comunali**, sia nel breve che nel lungo periodo. Inoltre, è in corso un aggiornamento continuo della **quantificazione degli insediamenti logistici**, includendo anche i data center, con lo sviluppo di una metodologia semi-automatica per la loro identificazione.

I prossimi passi di ricerca si concentrano su aspetti strettamente legati alla **L.R. 15/2024**, tra cui:

- **Valutazione integrata degli ambiti idonei** definiti dalle Province, considerando qualità ecosistemica dei suoli, accessibilità, intermodalità, impatti morfologici e riuso di superfici dismesse, per ottimizzare le scelte localizzative.



- **Stima della probabilità di nuovi insediamenti** e dei potenziali impatti socio-economici e ambientali, analizzando dinamiche pregresse, caratteristiche territoriali e fattori ambientali.
- **Mitigazione e compensazione degli impatti trasformativi**, con la redazione di linee guida per la negoziazione pubblico-privato e l'individuazione di buone pratiche.

Questi approfondimenti mirano a garantire una pianificazione più sostenibile e coordinata, riducendo il consumo di suolo e migliorando la governance delle trasformazioni logistiche.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo2_salata_e_ronchi_polimi.pdf



FRANCESCO LUGLI – Responsabile Marketing Strategico di RFI - Gruppo FSI

PIATTAFORMA EASYRAILFREIGHT (ERF)

Il progetto **EasyRailFreight (ERF)**, sviluppato da **Rete Ferroviaria Italiana**, è una piattaforma digitale pensata per agevolare l'accesso del sistema ferroviario a tutti gli utenti che necessitano di trasportare le proprie merci, favorendo così la promozione e lo sviluppo di servizi di logistica intermodale. ERF si propone come punto di contatto unico per operatori e imprese, offrendo strumenti per l'incontro tra domanda e offerta, la progettazione di trasporti "door to door" e la consultazione di servizi disponibili sul mercato.

Tra le principali funzionalità figurano: **vetrina dei servizi**, **anagrafica dei terminal**, il sistema **AT.L.A.S. (Atlante Logistico di Asset e Servizi)** basato su tecnologia GIS per visualizzare impianti e infrastrutture, moduli per analisi e reportistica, e strumenti per la rendicontazione dei contributi all'intermodalità. AT.L.A.S. consente una vista integrata delle infrastrutture ferroviarie, portuali e logistiche, supportando decisioni strategiche e pianificazione di investimenti.

Il progetto punta anche a sviluppare partnership internazionali (con Europe's Rail e corridoio TEN-T ScanMed) e nazionali, tra cui quella con **Regione Lombardia**, che prevede mappatura degli insediamenti logistici, analisi dei flussi merci e implementazione di AT.L.A.S. per i nodi regionali. Sono in corso attività di comunicazione e roadshow per diffondere la piattaforma, con una roadmap che prevede il completamento dei moduli entro il 2026.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavo2_lugli_rfi.pdf



FACILITATORI:

Daniele Caffarengo – Regione Piemonte – Dirigente Settore Interventi regionali per la logistica

Enzo Pompilio d'Alicandro – Vice Presidente esecutivo SITO SpA – Presidente CTS Accademia

Logistica Piemonte

INQUADRAMENTO AL TAVOLO TEMATICO 3 - “Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica”

L'efficienza logistica è un fattore “leva” all'interno dei sistemi economici delle Nazioni, che permette alle imprese benefici in termini di riduzione di costi operativi, miglioramento della velocità di risposta al mercato e aumento di qualità del servizio.

La logistica, se ottimizzata, è infatti fondamentale per ridurre sprechi e inefficienze, comportando una diminuzione dei costi di produzione e distribuzione, e permette alle imprese di rispondere rapidamente ai cambi di richieste del mercato.

1. Scenario attuale e congiuntura economica

Lo scenario internazionale attuale ha evidenziato come la logistica non sia più una semplice funzione di trasporto, ma un “asset strategico” per la sicurezza economica e l'autonomia industriale di un paese.

La crescente instabilità geopolitica globale produce effetti rilevanti sulle dinamiche logistiche, in particolare per le regioni europee industrializzate.

L'attuale contesto geopolitico internazionale comporta conseguenze economiche tangibili, riflettendo uno scenario in cui imprese e operatori si trovano a fronteggiare incertezze che si traducono in costi indiretti: necessità di rotte alternative, tempi di consegna maggiori e costi extra per misure di sicurezza e assicurazione.

A questo quadro già complesso si aggiungono le politiche statunitensi, che hanno un riflesso diretto sulla nostra logistica. I provvedimenti dell'attuale amministrazione americana relativamente all'aumento della tassazione sui prodotti importati dai Paesi “oltre oceano” non sono solo questioni di commercio internazionale, ma veri e propri fattori che ridisegnano i flussi delle merci.

Da un lato, le politiche tariffarie spingono le aziende a riconsiderare le proprie catene di approvvigionamento, potenzialmente accorciandole e favorendo un “regional-sourcing”, che vede nel Nord-Ovest del nostro paese un'area di produzione e assemblaggio strategica per servire il mercato europeo.

Dall'altro, gli incentivi americani alla produzione locale, specialmente in settori ad alta tecnologia e “green”, stimolano una competizione a cui l'Europa deve rispondere.

Questo ci obbliga ad essere più attrattivi e veloci, per evitare che investimenti e produzioni si spostino oltreoceano.

La sfida per noi è duplice: intercettare i flussi di merci che cercano alternative alle rotte transoceaniche, e creare un “ecosistema” tale da convincere le imprese a continuare a produrre e movimentare merci nel cuore dell'Europa.

Le politiche di approvvigionamento si stanno spostando dal “just-in-time” (JIT) al “just-in-case”, (JIC) privilegiando la resilienza, la vicinanza e l'affidabilità. In questo “nuovo ambiente” il Nord-Ovest d'Italia può e deve fungere da “cerniera strategica” tra i porti liguri e i grandi corridoi europei del trasporto merci.



CONTRIBUTI RACCOLTI DURANTE IL WORKSHOP

Ministero Affari Esteri e Cooperazione Internazionale

La **Dott.ssa Olga SIMEON**, relatrice in qualità di esperta di “Aiuti di Stato” presso l’ufficio di **Rappresentanza Permanente d’Italia presso l’UE**, espone un riassunto delle principali novità introdotte dalla Commissione Europea in tema di regole sugli aiuti di Stato relative al trasporto terrestre (ferroviario – stradale – fluviale) e multimodale sostenibile, con particolare riferimento alla proposta del nuovo regolamento di esenzione dall’obbligo di notifica preventiva “TBER” (Transport Block Exemption Regulation), le cui linee guida dovrebbero essere pubblicate entro fine 2025.

Il “nuovo TBER” dichiarerà alcune categorie di aiuti di Stato compatibili con il mercato interno e le esenterà dall’obbligo di notifica preventiva e di approvazione da parte della Commissione, purché soddisfino determinate condizioni. Tali categorie, a favore di modi di trasporto più sostenibili, comprendono alcuni tipi di aiuti a favore di trasporto ferroviario, su vie navigabili interne e multimodale, particolarmente a sostegno del coordinamento dei trasporti.

L’esenzione apporterà una significativa semplificazione, consentendo agli Stati membri di fornire rapidamente aiuti, se risulteranno soddisfatte le condizioni che limitano la distorsione della concorrenza nel mercato unico. Di conseguenza, una percentuale elevata di misure di aiuto di Stato, attualmente soggette a notifica, sarà attuata in futuro dagli Stati membri senza la necessità di approvazione preventiva da parte della Commissione. L’obiettivo è quello di produrre risultati maggiori in tempi più rapidi, riducendo gli oneri amministrativi.

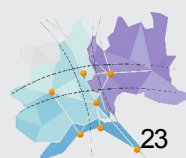
Le novità introdotte riguarderanno una regolamentazione “più ampia”, che includerà più settori (da linee guida solo ferroviarie a linee guida per il trasporto terrestre sostenibile, includendo anche navigazione interna e multimodale sostenibile) e più segmenti di mercato beneficiari (da un approccio *supply-driven*, rivolto alle sole imprese vettore ferroviarie ad un approccio *demand-driven*, includendo gli organizzatori del trasporto sostenibile quali MTO, spedizionieri e imprese di logistica).

Partendo dunque dalla definizione di “trasporto terrestre sostenibile” (unimodale e/o multimodale), è stato presentato il “pacchetto” degli strumenti di sostegno pubblico utile a ridurre i costi operativi dei servizi e di sostegno per gli investimenti nell’ambito del trasporto sostenibile (es. startup di nuovi collegamenti tra terminal e acquisto di “mezzi intermodali” quali UTI e gru per navi fluviali).

Infine sono state illustrate le “implicazioni” possibili del TBER per l’Italia, considerando punti di forza (ampia applicabilità sul territorio nazionale) ed eventuali punti critici (costi esterni del trasporto multimodale).

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo3_simeon_rappresentanza_it_presso_ue.pdf



IRES Piemonte

La **Dott.ssa Cristina Barger**, ricercatrice presso l'Istituto di Ricerche Economiche e Sociali del Piemonte, contribuisce ai lavori del workshop in qualità di relatrice, incentrando il proprio intervento su nuove tendenze, criticità e prospettive di sviluppo della logistica e delle infrastrutture nel Nord-Ovest.

Con riferimento alle “**nuove tendenze**” evidenzia come i due “filoni” maggiormente protagonisti della profonda trasformazione in atto che riguarda il settore logistico europeo siano la sostenibilità e la digitalizzazione.

La transizione verso un modello più sostenibile impone una riconfigurazione modale che privilegi ferrovia e vie navigabili interne, con investimenti massicci in terminali intermodali e tecnologie di trasbordo automatizzato.

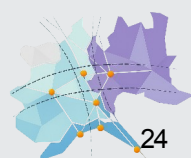
Parallelamente, la digitalizzazione sta rivoluzionando la gestione dei flussi logistici. L'adozione di sistemi di tracciabilità avanzata, blockchain per la sicurezza della supply chain, intelligenza artificiale per l'ottimizzazione dei percorsi e dei carichi, e piattaforme collaborative vanno nella direzione di creare ecosistemi logistici sempre più efficienti e trasparenti.

Accanto a questi due pilastri, un'ulteriore tendenza emergente riguarda la riconfigurazione geografica delle catene di fornitura, fenomeno che sta rivitalizzando i distretti manifatturieri europei e ridefinendo i flussi logistici continentali, con una crescente importanza dei corridoi transalpini e delle rotte mediterranee.

il Mediterraneo riconquista centralità. I porti più vicini al cuore manifatturiero dell'Europa come Genova, La Spezia e Savona acquisiscono un vantaggio competitivo naturale rispetto ai poli del Nord, più dipendenti da rotte lunghe e più vulnerabili a shock geopolitici. Contemporaneamente emergono corridoi alternativi come l'IMEC (India-Medio Oriente-Europa) e la Via transcaspica, mentre si sviluppano nuove rotte energetiche per GNL e idrogeno verde dal Nord Africa. Si apre così una finestra di opportunità per l'Italia e, in particolare, per la “macroregione” del Nord-Ovest.

Piemonte, Liguria e Lombardia dispongono infatti di un fitto sistema logistico integrato: porti marittimi di rilevanza globale, una rete ferroviaria ad alta potenzialità e una buona dotazione di interporti. Tuttavia i colli di bottiglia infrastrutturali e organizzativi rischiano di minarne le potenzialità. Accelerare le infrastrutture ferroviarie, completare il Terzo Valico, liberare gli accessi portuali e i valichi da congestioni e colli di bottiglia, digitalizzare in modo uniforme porti e interporti, razionalizzare le localizzazioni logistiche e integrare le funzioni tra Liguria, Piemonte e Lombardia diventano prerequisiti minimi per sostenere la competitività dell'intera area industriale.

Nonostante le potenzialità della macroregione, persistono **criticità infrastrutturali** che limitano la piena espressione della vocazione logistica del Nord-Ovest. Le strozzature ai valichi alpini costituiscono l'elemento più evidente di queste limitazioni.



I collegamenti transalpini, pur essendo fondamentali per i traffici verso l'Europa centrale e settentrionale, soffrono di saturazione, obsolescenza tecnologica e insufficiente capacità ferroviaria, che rallentano i flussi e aumentano i costi per le imprese.

Il completamento del tunnel di base della TAV, previsto per il 2032, e la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi rappresentano dunque interventi infrastrutturali di portata strategica; ritardi nella realizzazione di queste opere e problemi di coordinamento transfrontaliero generano incertezze che pesano sulla pianificazione delle imprese.

Infine l'intervento si conclude con una panoramica su **prospettive e strategie** per il Nord-Ovest, che può ambire potenzialmente a diventare una piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo. A tal fine risulta fondamentale perseguire sul piano infrastrutturale le seguenti priorità:

- completamento delle grandi opere strategiche rispettando tempi e budget per dare certezze agli operatori economici;
- investimenti nell'ultimo miglio ferroviario e nei raccordi logistici per connettere efficacemente le piattaforme intermodali alle aree produttive e ai porti;
- “upgrading tecnologico” delle infrastrutture esistenti con sistemi digitali di gestione del traffico, automazione portuale e interportuale, implementazione dell'ERTMS ferroviario;
- potenziamento della capacità e dell'efficienza dei valichi alpini anche attraverso soluzioni innovative di “traffic management” e coordinamento transfrontaliero.

Parallelamente, sul versante organizzativo e istituzionale, è necessario superare la frammentazione che caratterizza il sistema logistico italiano. L'esperienza delle macro-regioni logistiche del Nord Europa dimostra che la cooperazione istituzionale e la condivisione di strategie sono fattori determinanti per il successo e in questo senso la Cabina di Regia della Logistica del Nord-Ovest può svolgere un ruolo determinate.

Sullo sfondo, la sostenibilità ambientale: ogni scelta strategica deve ormai integrare questo obiettivo.

I propositi europei di decarbonizzazione richiedono investimenti in infrastrutture in un'ottica di “neutralità tecnologica” nel settore ferroviari merci, nell'efficienza energetica dei terminal e nell'economia circolare applicata alla logistica.

Il Nord-Ovest può diventare promotore della “logistica sostenibile”, attirando investimenti e competenze internazionali.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo3_bargero_ires_piemonte.pdf



ALSEA Milano

La Dott.ssa Annamaria DE GIULI, Segretaria Generale dell'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori, incentra il proprio intervento al workshop in qualità di relatrice sul tema formativo e del capitale umano, nell'ambito del comparto spedizioni e trasporti. L'aggiornamento delle competenze professionali, alla luce delle trasformazioni tecnologiche in atto, è un fattore strategico per la competitività.

Di fronte a digitalizzazione dei processi, automazione, intermodalità e intelligenza artificiale, il settore si trova oggi di fronte alla necessità di rivedere profondamente i profili professionali, adeguando le competenze in modo continuo e strutturato, e con l'urgenza di rafforzare gli strumenti tecnici per l' "up-skilling" professionale.

Evidenzia dunque come la formazione giochi un ruolo centrale come leva di sviluppo aziendale e di "engagement" del capitale umano.

Contestualmente sottolinea la necessità di un ecosistema formativo moderno, in grado di rispondere efficacemente, oltre all'aggiornamento delle tradizionali competenze tecniche, anche alle sfide poste dalla trasformazione del contesto sociale ed economico.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

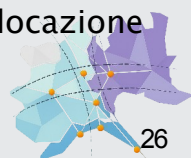
https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo3_de_giuli_alsea_mi.pdf

Accademia Logistica Piemonte

L' Arch. Claudio Daniele, Direttore dell'Academy Logistica Regione Piemonte e referente Enaip Piemonte per la Formazione Tecnica Superiore, interviene come relatore illustrando lo stato dell'arte delle attività dell'Academy a due anni dalla nascita, evidenziando i risultati raggiunti in termini di mappatura dei fabbisogni formativi e di rafforzamento delle competenze in un settore in profonda trasformazione e sempre più connesso alla transizione digitale, alla sostenibilità e all'evoluzione dei modelli produttivi e distributivi.

L'accademia per i sistemi della logistica, all'interno del sistema delle accademie di filiera promosse dalla Regione Piemonte per fornire servizi formativi utili all'accrescimento delle competenze a beneficio delle imprese, è uno degli strumenti specifici attraverso cui la Regione finanzia interventi formativi a servizio delle imprese per sviluppare competenze efficaci e funzionali, sia per gli occupati nel settore (aggiornamento) sia per coloro che si affacciano per la prima volta a contesti aziendali specifici.

Il partenariato, caratteristica specifica dell'Accademia, ricopre un ruolo di fondamentale importanza che si traduce in "lavoro di rete" tra agenzie formative, imprese, associazioni datoriali, università e rappresentanze dei lavoratori, rendendo possibili azioni di sistema, quali analisi di fabbisogni e strategie per la crescita della filiera, corsi per occupati nelle imprese del settore (durata 16-300 ore, per aggiornamento/riqualificazione delle competenze) e corsi per disoccupati (durata 40-300 ore) ai fini della ricollocazione occupazionale in aziende della filiera logistica.



A loro volta, gli strumenti e la “governance” utilizzati dall’ Accademia per la realizzazione delle azioni si riassumono nell’individuazione dell’ Agenzia formativa capofila (Enaip Piemonte) responsabile della gestione, realizzazione e rendicontazione delle attività, e nelle nomine del Comitato d’indirizzo, cui compete l’approvazione dei corsi richiesti dalle imprese e la definizione delle linee di azione dell’Accademia, e del Comitato tecnico-scientifico, avente lo scopo di consulenza metodologico/scientifica su strumenti di analisi (in particolare fabbisogni formativi) e monitoraggio.

In termini di offerta formativa, a due anni dalla nascita dell’Accademia, risultano attivati i seguenti percorsi: *gestione flussi delle merci in magazzino, digitalizzazione supply chain, sostenibilità ambientale e ISO 14001, riduzione carbon footprint nella logistica, gestione della qualità nei processi di filiera, aggiornamento linguistico, aggiornamento informatico, strumenti digitali per l’ottimizzazione dei processi aziendali, elementi di comunicazione, aggiornamenti normativi specifici della filiera logistica.*

Un’ultima menzione viene riservata agli scenari futuri: il sistema delle imprese della filiera logistica a livello territoriale, grazie all’attività dell’Accademia inizia a beneficiare dell’aumento di competenze utili per affrontare i cambiamenti in atto.

Tutto questo è frutto di una forte sinergia tra gli attori, capaci di individuare i fabbisogni formativi specifici utili per la crescita professionale degli occupati del settore logistico, garantendone attrattività e competitività.

E’ auspicabile che lo “Strumento Accademia” diventi un elemento strutturale all’interno del sistema formativo piemontese e del Nord-Ovest, capace di confrontarsi anche a livello interregionale con gli altri sistemi formativi presenti.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/ta_volo3_daniele_accademia_logistica_piemonte.pdf

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica – La Spezia

La Dott.ssa Federica CATANI, Direttrice della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica (SNTL) di La Spezia, relatrice del workshop, espone un intervento focalizzato su “Formazione e competitività del sistema logistico-portuale del Nord-Ovest”.

In particolare, evidenzia come la transizione che interessa il sistema logistico del Nord-Ovest ponga la formazione al centro di un equilibrio nuovo tra sviluppo economico, innovazione e governance territoriale e come sia necessario considerarla non più elemento collaterale ma “funzione tecnica di servizio”, che traduce le strategie di competitività in percorsi misurabili di competenza e qualità.

All'interno di questo quadro la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica continua ad operare come struttura tecnica di riferimento per la costruzione e la gestione dei processi formativi del sistema portuale e intermodale.

Informa i partecipanti che il modello sviluppato negli ultimi anni, in collaborazione con Imprese, Associazioni, Autorità di Sistema, Istituzioni e Parti Sociali regionali e nazionali, ha consentito di mettere a sistema esperienze e pratiche formative, generando un linguaggio comune utile alla “governance” della “macroarea logistica”.

Attraverso strumenti come il libretto digitale delle competenze, la certificazione dei processi formativi, l'albo dei formatori logistici, l'osservatorio sulle professioni e il centro studi applicato ai sistemi portuali e intermodali, la Scuola promuove un approccio basato su qualità, tracciabilità e interoperabilità, rafforzando la capacità del sistema logistico di operare in modo coordinato e di valorizzare la formazione come parte integrante della competitività territoriale.

Per garantire continuità e consolidamento precisa che occorrono strumenti di governance e di finanziamento stabili, capaci di sostenere la formazione a livello di “macroarea interregionale”.

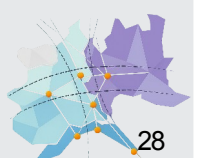
Tavoli permanenti dedicati alla formazione e alla competitività logistica, insieme a fondi di area vasta, rappresentano la base per un ecosistema formativo coerente con le trasformazioni in atto e con le esigenze di un sistema sempre più integrato.

L'esperienza del Nord-Ovest ha inoltre evidenziato una crescente attrattività internazionale del modello formativo portuale e intermodale italiano, che nasce dalla capacità di coniugare rigore tecnico e collaborazione istituzionale, e di proporre un metodo esportabile di sviluppo del capitale umano.

In questa prospettiva, conclude il proprio intervento evidenziando che la formazione si conferma strumento operativo di sistema e luogo di cooperazione stabile tra attori pubblici e privati, in cui la competitività si fonda sulla qualità condivisa di processi e competenze.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/tavolo3_catani_sntl_la_spezia.pdf



ALFA Liguria

Il Dott. Paolo Sottili, Direttore Generale dell' **Agenzia regionale per il Lavoro, la Formazione e l'Accreditamento** della Liguria, espone in qualità di relatore una presentazione riguardante i dati e l'offerta relativi alla formazione professionale nel settore Trasporti e Logistica in Liguria.

Il settore Ateco H – Trasporto e magazzinaggio nel 2024 ha fatto registrare in Liguria una crescita rispetto al 2019 del 15,9% (n. 50.430 addetti, + 6.933 unità).

Si ricorda che nel Repertorio ligure delle qualificazioni sono presenti 30 profili professionali appartenenti al settore della logistica e dei trasporti, profili per la maggior parte legati al mondo della portualità (Logistic Manager, Ship planner, Gruista portuale, Tecnico della mediazione marittima, Ufficiale di navigazione del diporto e Ufficiale di macchina del diporto, ecc.).

La mappatura dei fabbisogni occupazionali e formativi fa registrare anche in questo settore un forte disallineamento tra domanda e offerta; tra i profili maggiormente ricercati: Addetto al controllo, Autotrasportatore, Carrellista, Gruista portuale, Manutentore mezzi terminal portuale, Operatore polivalente dei terminal, Rallista, Stivatore, Tecnico ferroviario polifunzionale, Addetto ufficio merci, Logistic manager, Tecnico dei trasporti, Tecnico della mediazione marittima, Tecnico delle spedizioni, Tecnico doganalista.

A livello di **obbligo formativo leFP** (Istruzione e Formazione Professionale) da tempo si svolge a Genova un corso per il conseguimento della qualifica di Operatore dei Sistemi e dei Servizi Logistici, a cui segue un quarto anno in modalità duale per il conseguimento del diploma di Tecnico.

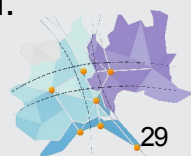
In Liguria operano inoltre due prestigiosi ITS Academy: l'Accademia italiana della Marina Mercantile di Genova e l'ITS di La Spezia Nuove Tecnologie per il made in Italy.

Diversi Enti di formazione accreditati operano nel settore, come la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica.

Per quanto concerne la formazione finanziata FSE+ (Fondo Sociale Europeo plus 2021 – 2027) per occupati si ricordano il bando “Formazione continua e permanente” e la formazione sulle competenze di base e trasversali per “l'Apprendistato professionalizzante”, entrambe utilizzate anche da aziende del settore dei trasporti e della logistica.

La formazione finanziata per disoccupati ha fatto registrare rilevanti esiti occupazionali (57,5% dei partecipanti) a valle del bando settoriale “Piano dell'economia del mare e del turismo” per la formazione di figure come Logistic manager, Operatore polivalente della nautica, Operatore polivalente terminal portuale, tecnico della mediazione marittima, Tecnico delle spedizioni e Autotrasportatore.

Continua, inoltre, ad essere utilizzato dalle aziende del settore il bando “Formare per occupare”, con obbligo assunzionale per le imprese di almeno il 60% degli idonei.



Esempi di conseguenti qualifiche in uscita sono il Tecnico doganalista, Conducenti mezzi di trasporto pubblico, Specialista trasporto e Operatore polivalente per la nautica.

Nell'ambito del Programma Garanzia di Occupabilità dei Lavoratori (GOL), finanziato dal PNRR, si sono tenuti numerosi corsi per Tecnico delle spedizioni e Magazziniere (Reskilling) nonché su relative singole competenze (Upskilling).

Tra settembre 2024 e settembre 2025 si sono inoltre svolti 275 corsi a riconoscimento (non finanziati) per Addetti alla conduzione di carrelli elevatori semoventi con conducente a bordo (Muletti), Addetti alla conduzione di piattaforme mobili elevabili e Addetti alla conduzione di gru su autocarro e altre figure professionali.

Numerose aziende del settore hanno preso parte al Career Day del 2025, con oltre 5.500 partecipanti, nonché a progetti di orientamento per i giovani come “Fabbriche aperte” e “Ragazzi in azienda”.

L'intervento si conclude con la proposta delle seguenti linee d'azione:

- Rafforzamento della partnership con gli attori del settore
- Sostegno alla transizione digitale
- Sostegno alla transizione green
- Attenzione al tema della sicurezza sul lavoro
- Formazione sulle competenze trasversali
- Ulteriore rafforzamento e finalizzazione del sistema di formazione professionale
- Azioni di orientamento e supporto all'incontro tra domanda e offerta

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/ta_volo3_sottili_alfa_liguria.pdf

Regione Piemonte – Direzione Competitività del sistema regionale

Il Dott. Paolo Furno, Dirigente del Settore *Promozione dello sviluppo economico e accesso al credito per le imprese*, interviene come relatore del tavolo presentando gli strumenti utilizzati dalla Regione per il consolidamento dell'attrattività del sistema produttivo regionale, nell'ambito del PR FESR Piemonte per il periodo 2021-2027.

A tal proposito porta a conoscenza degli stakeholders le attività del “**Team Attrazione**”, gruppo di lavoro regionale interdirezionale, e la **Manifestazione d'Interesse per la mappatura delle opportunità insediative in Piemonte**.

il **Team Attrazione** dispone di una modalità operativa funzionale ad ottimizzare la collaborazione tra le diverse competenze messe a disposizione dalla Regione e dai suoi Enti strumentali quali Ceipiemonte, Finpiemonte e Agenzia Piemonte Lavoro.

Tra le varie attività del Team vengono elencate la programmazione e gestione dei finanziamenti e dei contributi a sostegno degli investimenti imprenditoriali, il supporto a progetti di ricerca e innovazione e relativa industrializzazione, il supporto dello sviluppo delle filiere e dei distretti produttivi e delle reti di cooperazione fra imprese, la programmazione e gestione di attività formative per l'acquisizione e la certificazione di competenze per l'inserimento lavorativo e l'occupabilità, il supporto alle istanze di nuovi insediamenti che necessitano di aree produttive o logistiche e che implicano ricadute territoriali e ambientali, la pianificazione e programmazione di interventi e investimenti per le infrastrutture, i trasporti e la logistica.

In particolare, tra gli elementi di supporto, Il Team fornisce indicazioni utili circa le possibilità localizzative sul territorio piemontese con lo scopo di favorire l'incontro tra domanda e offerta di siti compatibili ad accogliere nuovi investimenti di realtà imprenditoriali interessate a insediarsi in Piemonte, oltre che di quelle che hanno necessità di ampliare la sede esistente.

A tal proposito, viene illustrata la **Manifestazione d'Interesse per la mappatura delle opportunità insediative in Piemonte**, approvata con Determina Dirigenziale n.120/A1912A del 31/03/2025, in attuazione della D.G.R. n.22-918 del 24/03/2025.

L'obiettivo è quello di strutturare un sistema di catalogazione delle opportunità di insediamento in Piemonte, che includa le aree edificabili (greenfield) o gli immobili esistenti (brownfield) di proprietà pubblica o privata aventi destinazione d'uso logistico-produttiva, da destinarsi a potenziali nuove attività economiche, da proporre nei confronti di nuovi possibili investitori.

I proponenti usufruiscono di pubblicazione su apposita piattaforma di riferimento del sistema di catalogazione proposta dalla Regione senza ulteriori oneri economici, di pubblicazione sul portale “Invest in Italy” (Ministero delle Imprese e del Made in Italy), di presentazione dell'area/dell'immobile in occasione di iniziative di promozione su scala nazionale e di segnalazione nel corso delle attività di “location scouting” da parte del Team Attrazione.



La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/ta_volo3_furno_regione_piemonte.pdf

CEIPiemonte

Il **Dott. Paolo Nigro**, Direttore Generale del **Centro Estero per l'Internazionalizzazione del Piemonte**, presenta, in qualità di relatore dei lavori del workshop in ambito internazionalizzazione e attrazione investimenti, il progetto “La logistica piemontese sui mercati esteri”.

In stretta connessione con il “Team Attrazione” della Regione Piemonte, il progetto si pone come obiettivi quelli di mappare la filiera piemontese dei trasporti e della logistica, promuoverne all'estero il relativo ecosistema, generare opportunità di business per le imprese piemontesi dei trasporti e della logistica e infine generare collaborazioni tra aziende fruitrici e fornitori di servizi logistici.

Gli strumenti utilizzati per la realizzazione dei suddetti obiettivi sono prevalentemente eventi sul territorio (presentazioni, momenti di networking, incontri con operatori esteri), partecipazione a fiere ed eventi internazionali (spazio espositivo, incontri B2B, supporto promozionale) e formazione (project management, supply chain e expediting, logistica lean e global sourcing).

I destinatari del progetto vengono individuati nella filiera logistica (trasportatori, operatori ferroviari, MTO, 3PL/4PL/5PL, terminalisti, provider logistici, corrieri, spedizionieri, doganalisti, aziende tech/logistica) e nelle aziende manifatturiere piemontesi con necessità di supporto nell'ambito della gestione logistica e della supply chain.

Vengono quindi comunicati gli esiti delle adesioni al progetto in termini di imprese “key player” piemontesi coinvolti (130 aziende iscritte, di cui 47 in ambito trasporti e logistica e 83 in ambito produzione) e mostrate alcune partecipazioni ad eventi internazionali quali il SITL di Parigi (edizioni 2024-2025) e TRANSPORT LOGISTICS di Monaco di Baviera (2025). Di conseguenza è stato possibile effettuare numerosi “incontri b2b”, utili alla definizione di eventuali accordi commerciali.

Il progetto può quindi essere visto come un esempio concreto di “attrattività dei territori”, rappresentando per il Piemonte l'opportunità di essere oggetto di investimenti esteri nell'ambito della logistica.

La presentazione proiettata durante i lavori del tavolo è disponibile al seguente link:

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2025-11/ta_volo3_nigro_ceip.pdf



Confartigianato Imprese Piemonte Orientale

Il Dott. Rossano Denetto, Responsabile del *Settore Autotrasporto Logistica Autoriparazione* di Confartigianato Imprese Piemonte Orientale interviene in qualità di partecipante al workshop.

Rispetto a quanto esposto dalla Dott.ssa Simeon rileva, per completezza della trattazione, che è stato recentemente pubblicato sulla G.U n. 244 del 20 ottobre 2025 il **decreto ministeriale n. 203/2025** relativo al “*Bando Investimenti 12° edizione 2025*”, che comprende misure che incentivano le imprese al rinnovo del parco veicolare, ma anche al rinnovo dei veicoli e delle attrezzature per il trasporto intermodale (rimorchi e semirimorchi e tank container) per via ferroviaria (normativa UIC) e navale (normativa MSC). Quindi sottolinea come tra gli interventi del MIT, con il “*Bando Investimenti*”, sono ricomprese misure più equilibrate sia a favore del trasporto intermodale, sia di quello stradale (NdR: ovviamente questa misura è stata promossa in coerenza con l’attuale regolamento generale di esenzione GBER).

In relazione all’intervento del Dott. Furno, chiede se tra le misure illustrate a favore delle imprese piemontesi ce ne siano anche per il finanziamento alla realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti, in quanto nel territorio di Novara se ne riscontra forte esigenza, collegata all’aumento di insediamenti di imprese e di attività legate alla logistica, non “compensato” analogamente dalla realizzazione di idonee aree di sosta con servizi per i conducenti, determinando quindi sosta incontrollata a bordo strada o nei parcheggi della GDO (Grande Distribuzione Organizzata), qualora disponibili.

Sollecita inoltre la riflessione per la realizzazione di norme che favoriscano ed agevolino forme di aggregazione tra PMI per rafforzare il settore del trasporto e della logistica, evidenziando come, sia nei nostri territori che a livello nazionale, si stia diffondendo il fenomeno delle fusioni ed acquisizioni di aziende a favore delle grandi imprese, con una progressiva scomparsa delle aziende più piccole e meno strutturate.

Sul tema della mancanza di figure professionali condivide con i presenti l’assoluta urgenza, ormai strutturale, con la quale stanno convivendo le aziende di autotrasporto e logistica in particolare rispetto alla mancanza di autisti professionali dotati delle patenti C, D, CE e CQC.

Sottolinea come sia fondamentale investire per rendere maggiormente “attrattivo” il settore logistico anche attraverso una migliore campagna di informazione e di comunicazione che restituisca un’immagine più coerente con quella attuale e, parallelamente, agire con azioni concrete come ad esempio l’ottenimento delle patenti professionali.

Su questo tema ritiene fondamentale che le Academy regionali sostengano economicamente gli interventi formativi per il primo conseguimento delle patenti professionali, oltre che per acquisire altre competenze quali abilitazione alla guida, guida sostenibile e guida sicura con l’ausilio di simulatori, perfezionamento alla guida in aree controllate, primo approccio alle mansioni correlate alla guida,



elementi di softskills e di comunicazione per la migliore gestione del cliente e della supply chain, corsi di lingua italiana e inglese e acquisizione di competenze atte all'utilizzo delle nuove forme di "tecnologia AI" per rispondere in maniera adeguata ai processi di digitalizzazione che le imprese stanno avviando.

Conclude infine evidenziando come Confartigianato Imprese stia collaborando ad alcuni progetti sia a livello nazionale che sul territorio per promuovere l'inclusività e la sostenibilità sociale volte al progressivo re-inserimento nel mondo del lavoro dei carcerati.

Attraverso la collaborazione di alcune aziende maggiormente "sensibili" ed interessate, anche del settore autotrasporto e logistica, si stanno avviando progetti che vanno in questa direzione.

Auspica quindi collaborazione e interventi affinché sia reso più facile l'accesso a forme di finanziamento che favoriscano la formazione dei detenuti e l'individuazione di forme di convenzione e di protocolli d'intesa che mirino a mettere insieme i diversi attori coinvolti dal progetto (mediatori carcerari, Enti formativi, Associazioni, strutture carcerarie, aziende, Istituzioni, Comuni, Regioni).



Coordinamento FAI Nord-Ovest

In occasione del workshop è inoltre pervenuto un “Documento Unitario” del Coordinamento delle Associazioni FAI (Federazione Autotrasportatori Italiani) del Nord-Ovest (Liguria, Lombardia, Piemonte), che ha inteso contribuire ai lavori fornendo una “piattaforma comune” di proposte per rafforzare la competitività logistica e industriale del Nord-Ovest italiano, in particolar modo focalizzando l’attenzione sui temi dell’intermodalità e delle infrastrutture portuali e retroportuali, della formazione e digitalizzazione della filiera, dello sviluppo sostenibile e riqualificazione territoriale, del contrasto all’isolamento logistico alpino.

Il documento evidenzia come sia necessaria una “visione di sistema”, per cui la macroregione del Nord-Ovest debba essere considerata come un unico sistema di “vasi comunicanti”, integrando porti, interporti, retroporti e aree logistiche in una rete efficiente e intermodale. L’obiettivo è recuperare traffici oggi dirottati sui porti del Nord Europa e valorizzare il sistema ligure come hub mediterraneo.

Vengono quindi individuati gli obiettivi strategici da perseguire, nella fattispecie l’incremento della produttività e dell’efficienza del settore logistico, la promozione di digitalizzazione, sostenibilità e formazione, il potenziamento della retroportualità ligure e delle connessioni ferroviarie e stradali, l’attivazione di Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nelle tre Regioni, il contrasto all’“isolamento logistico” dovuto ai valichi alpini e ai cantieri autostradali, e infine la realizzazione e il miglioramento delle attuali aree di sosta per gli autisti.

Contestualmente vengono elencate le seguenti proposte di intervento a breve e medio termine.

– Competitività e fiscalità doganale:

incentivare l’uso degli Incoterms DDP/DAP per mantenere il controllo del trasporto in capo al cedente. Recuperare l’IVA sui traffici marittimi (stimata tra 4 e 9 miliardi €).

– Innovazione e assistenza alle PMI:

finanziamenti e assistenza tecnica per l’adozione di modelli di business digitali e sostenibili (ESG). Le PMI del Nord Ovest vanno supportate nel percorso verso la sostenibilità ESG con strumenti adeguati alle loro capacità di investimento. Si propone di rendere più flessibili le soglie di accesso, semplificare le procedure, ampliare le spese ammissibili e potenziare le risorse disponibili. Incentivare la rendicontazione di sostenibilità favorisce la consapevolezza d’impresa, migliora i rapporti con il credito e rafforza il posizionamento nelle filiere. Si suggerisce inoltre di premiare le imprese che redigono un Report di Sostenibilità, usandolo come base per misurare e migliorare le performance nei tre ambiti ESG: ambiente, welfare e qualità della vita-lavoro.

– “Muro delle Alpi”:

affrontare con decisione il tema del blocco dei valichi alpini, sensibilizzando le istituzioni nazionali ed europee sull’impatto economico e produttivo dell’isolamento logistico del Nord Ovest.



– Intermodalità:

sostenere investimenti per fusioni, costituzione di consorzi e reti d'impresa nel settore del trasporto intermodale. Confermare e potenziare il Ferrobonus e strumenti regionali complementari (es. Dote Merci Ferrovia).

– ZLS e pianificazione territoriale:

attivazione immediata delle Zone Logistiche Semplificate. Coinvolgimento delle Province e delle associazioni di categoria dei trasporti e della logistica per la mappatura delle aree idonee. Premialità per la rigenerazione di aree dismesse con vocazione logistica.

Le ZLS della Lombardia (Mantova e Cremona) stanno avviando un percorso per attrarre nuovi investimenti, potenziare il trasporto intermodale e promuovere la sostenibilità ambientale, valorizzando le specializzazioni produttive locali e creando occupazione. È fondamentale coinvolgere le associazioni di categoria provinciali per garantire esperienza, coordinamento e una collaborazione efficace tra tutti gli stakeholders.

– Sinergia tra aree speciali e strumenti di sviluppo:

valorizzare le opportunità derivanti dalla combinazione di Zone Logistiche Semplificate, Corridoi Doganali e Aree di Crisi Complessa, e la possibilità di sinergie con Zone Franche Speciali in altri Paesi europei, finalizzate a investimenti integrati e strategie di attrazione industriale. Promuovere comunità energetiche integrate nelle Zone Logistiche Semplificate, unendo innovazione energetica e attrazione di imprese digitali per rafforzare il volano logistico e industriale del Nord Ovest.

– Tavolo della logistica:

costituzione di un Tavolo della logistica composto dai rappresentanti della filiera, a supporto del Comitato di Indirizzo, allo scopo di fornire indicazioni utili alla coerenza funzionale tra i flussi trasportistici e i nodi logistici rispetto alla specifica attività di programmazione territoriale.

– Formazione e lavoro:

supporti economici per la selezione e la formazione di operatori logistici. Coinvolgimento degli istituti scolastici e promozione degli ITS e percorsi duali. Linee guida per le filiere tecnologico-professionali 4+2 (L. 99/2022). Incentivi diretti per il reclutamento di nuovi autisti.

– Formazione extra-UE per la Carta di Qualificazione del Conducente (CQC):

intervenire presso il Ministero dei Trasporti affinché la Direzione Generale autorizzi corsi di CQC per cittadini provenienti da Paesi extra-UE riconosciuti idonei al reciproco riconoscimento delle patenti. Tali corsi, previsti dal Decreto Flussi, consentirebbero di svolgere la formazione nel Paese d'origine e sostenere in Italia il solo esame finale.

– Digitalizzazione:

Investimenti in sistemi informatici, dematerializzazione documentale e formazione digitale. Promozione della interoperabilità e automazione delle piattaforme logistiche e portuali.



Più in specifico occorre accelerare i processi connessi all'implementazione dei pcso negli scali liguri, così da supplire ai cantieri autostradali e alle congestioni portuali e con l'obiettivo dell'interoperabilità e della dematerializzazione documentale, in linea con il PNL e del regolamento eFTI.

– Impatto IA:

prevedere interventi regionali significativi nel campo della riqualificazione professionale e della formazione continua dei lavoratori, necessari a contenere l'impatto che l'intelligenza artificiale avrà sulle professioni.

– Aggregazioni tra imprese:

l'attuale struttura dell'offerta trasportistica su gomma, composta da imprese di dimensioni modeste, produce inefficienze e, in parte, concorrenza sleale e fenomeni di dumping. Vanno incentivate, attraverso semplificazioni burocratiche e specifici contributi pubblici anche regionali, tutte le iniziative volte a realizzare reti di imprese o forme consortili.

– Logistica urbana:

rilancio della logistica dell'ultimo miglio con corsie riservate e orari dedicati per i mezzi merci nelle città.

– Infrastrutture e connessioni:

creazione di un network portuale–interportuale–retroportuale (dry port) integrato.

Realizzazione di autoparchi e aree sosta per camion e container vuoti. Servizi di shuttle ferroviari o stradali da porti a retroporti.

– Cantieri autostradali:

mantenere forme condivise di “ristori” per le attività trasportistiche fino al termine dei lavori sulle tratte autostradali A10/A12/A6/A26.

In conclusione, il documento invita le istituzioni nazionali e regionali a costruire un'azione coordinata e permanente per valorizzare il ruolo strategico del Nord-Ovest come piattaforma logistica europea, integrando portualità, industria e innovazione e rendendo la logistica un volano per occupazione, sostenibilità e sviluppo territoriale.

