

Relazione Presidente Russo, Forum Confrtrasporto-Confcommercio 2026

Ci troviamo oggi in un Forum che ancora più delle edizioni passate si unisce con l'attualità economica e sociale, effetto di una situazione macroeconomica che non riguarda solo il nostro Paese e che si acuisce con gli effetti della guerra, in primis sul caro energia.

Il Forum si inserisce in un contesto fortemente influenzato dalle dinamiche quotidiane, che lo portano alle luci della ribalta ed enfatizzano una serie di temi e argomenti oramai strategici per il Paese, per la competitività del sistema economico e delle imprese. Bisogna evitare il rischio che imprese e istituzioni si stacchino dal binario unico che deve tenere insieme le istanze collettive per aumentare il benessere del Paese.

Oggi, come gli altri anni, Confrtrasporto vuole mettere sul tavolo i temi di interesse per il nostro settore, affrontando in maniera laica gli impatti e gli scenari. Lo fa in un luogo diverso dal solito, ma rinsaldando sempre di più il legame con Confcommercio. Confrtrasporto è Confcommercio, e sempre di più siamo la rappresentanza delle imprese del trasporto, della logistica, della mobilità e dei servizi nel sistema confederale, in un vincolo associativo che vogliamo sempre più rafforzare.

Il tema energetico

Non si può non partire dal tema energetico. L'incertezza internazionale regna da mesi, con effetti che si ripercuotono su tutta la filiera: dalla produzione all'approvvigionamento, dalla distribuzione all'utilizzo, con impatti su tutti i soggetti, a cominciare dal consumatore finale.

Il gasolio oramai impatta per oltre il 50% per il settore marittimo (considerando anche ETS) e oltre il 40% sui costi operativi di un'azienda di autotrasporto. Costi ingestibili, soprattutto per il trasporto stradale e che hanno portato ai disordini di questi giorni, con manifestazioni violente e non organizzate che mettono a rischio i cittadini, le imprese, i lavoratori e l'intero sistema economico-sociale.

Le imprese di autotrasporto hanno avuto un dialogo continuo con il Governo e hanno fatto la propria parte con senso di responsabilità e di consapevolezza delle tensioni in atto, ma si deve capire che si è arrivato al punto di non ritorno per le imprese. Serve, quindi, una risposta immediata nell'interesse della competitività del Paese, con varie opzioni possibili limitate nel tempo (vedi il price cap di cui si è parlato) e serve una politica coordinata e strutturata che abbia una visione mirata di lungo respiro che dia certezza delle regole e coerenza normativa e operativa a vantaggio del sistema logistico-trasportistico nazionale.

E, invece, purtroppo, spesso dobbiamo registrare una serie di contraddizioni che spiazzano tutta la filiera. Appurato che il prezzo del carburante è oramai una variabile che faticosamente si riesce a controllare o a spiegare, sarebbe necessario perseguire il percorso di decarbonizzazione dei trasporti in maniera coerente, con un quadro economico e normativo armonizzato, a livello europeo e nazionale, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica.

Ci troviamo in uno dei paradossi, con il Fondo per la Mobilità Sostenibile, istituito nel 2023, che destina nei prossimi 4 anni 590 milioni di euro per il rinnovo dei mezzi pesanti, probabilmente uno degli ultimi grandi finanziamenti di questo genere. Ebbene, c'è il rischio che l'erogazione delle risorse venga ostacolata dai nuovi vincoli previsti dal quadro europeo degli aiuti di Stato, che impone limiti stringenti alle motorizzazioni agevolabili in regime di esenzione da notifica. Auspichiamo che questa ipotesi venga scongiurata, sarebbe un pessimo segnale per le imprese e una battuta di arresto per il processo di decarbonizzazione, così come per il mercato del settore.

Parlando di energia, e dopo una breve panoramica sulla stretta attuale, non si può non menzionare la criticità che il sistema ETS ha generato su tutto il sistema logistico, come previsto e prevedibile. Il settore marittimo oramai da tre anni è sottoposto al sistema, che ha generato degli extracosti fino al miliardo di euro annuo per le compagnie. Ci sono degli effetti che riguardano i volumi trasportati, ma c'è un dato incontrovertibile. Nonostante una previsione normativa che imponga di ridistribuire parte di questi proventi a chi li genera, non è arrivato nemmeno un euro. Il che vuol dire che si è pagato per le emissioni prodotte non nell'ottica di una tassa di scopo, ma per sostenere il caro energie delle famiglie e delle bollette. Solo nel 2026, circa 500 milioni sono stati utilizzati a questa finalità di quelli prodotti dal sistema ETS.

È evidente che c'è una stortura che di fatto non abilita quel teorico circolo virtuoso che il sistema ETS avrebbe immaginato di attivare. Oltretutto, come riconosciuto, il nostro Paese si trova in una situazione di svantaggio per i porti di transhipment, che vedono diminuire la propria attrattività a vantaggio degli scali del Sud Mediterraneo, già molto più convenienti per tutti gli indicatori economici, e che non devono sottostare al sistema, nonostante le poche miglia nautiche che ci separano. È necessario intervenire in sede europea per apportare delle effettive modifiche al sistema, come l'esclusione di tutte le isole e del relativo naviglio e garantire i porti di transhipment nella loro competitività. Abbiamo apprezzato le recenti dichiarazioni del Governo, ma a questo punto vorremmo che ci fossero effettive modifiche normative. Su questo auspichiamo che l'Italia trovi le giuste alleanze in sede europea per portare avanti una linea comune.

C'è l'ulteriore paradosso, che riguarda il sistema trasportistico. Dopo anni di crescita costante del trasporto Ro-Ro, per la prima volta nel 2025 e nel 2026 tale segmento ha fatto registrare delle battute di arresto. Tra le cause, certamente l'ETS è l'elemento principale di questo cambio di trend, che ha portato molte imprese di trasporto a preferire il "tutto strada".

L'ETS2 entrerà in vigore nel 2028, anche se l'auspicio è che le prese di posizioni del Consiglio europeo siano reali e possano spingere verso una modifica del sistema in tempi certi, ma se così non sarà, nel 2028 noi ci troveremo a dover avere un aumento alla pompa uguale a quanto stiamo vivendo ora con le tensioni geopolitiche in atto, che però è un effetto esterno e indesiderato. Il paradosso è che lo avremmo creato, invece, scientemente.

Questo esplicita l'ulteriore paradosso dell'ETS/ETS2: un sistema che deve premiare le modalità più pulite si trova con rallentare o bloccare il Ro-Ro e in un contesto in cui, oltretutto, anche il sistema ferroviario delle merci è in sofferenza oramai da dieci annie non aumenta la propria quota modale, che si riversa su strada.

Politica infrastrutturale

Ed è questo dato che il MOST ci ha presentato oggi: 5 miliardi di euro di tassa occulta che il sistema economico del Paese paga per la congestione stradale.

Un dato preoccupante, che richiama la necessità, nuovamente, di una politica di trasporti e infrastrutture che guardi ai numeri, ed è il motivo per cui coinvolgiamo il MOST che ci consente di fare una fotografia ragionata di quello che succede, e ci consente di avere uno strumento serio per “unire i puntini” di quello che accade al sistema logistico.

5 miliardi di euro di extra costo per il deficit infrastrutturale lo vediamo sui valichi, spia di una mancanza di strategia competitiva del Paese su uno degli asset di maggior rilievo per la nostra economia. Un tema che purtroppo in questi anni non ha ancora trovato una soluzione, e non si parla solo del Brennero, ma della incapacità di avere una strategia che ponga l'Italia come soggetto di coordinamento in una gestione unitaria tra tutti gli Stati coinvolti.

Ma il tema riguarda l'intera rete stradale nazionale, con picchi di traffico e congestione che rendono oramai evidentemente sbagliata una politica ferma su posizioni superficiali che per anni ha considerato impossibile ammodernare la rete attuale (principio del DNSH).

C'è un ulteriore elemento che va sottolineato dall'analisi che abbiamo presentato, ed è il dato di circa 7 miliardi di euro complessivi che potrebbe essere risparmiati a fronte di una digitalizzazione infrastrutturale sensoristica.

Stiamo parlando, anche in questo caso, di investire per un interesse economico generale, così da evidenziare il ruolo abilitante che hanno le infrastrutture per il sistema economico-sociale, anche se, purtroppo, questo approccio non viene compreso.

Un esempio del ruolo di sviluppo del sistema economico che ha una singola infrastruttura strategica: il Piano di Sviluppo Sostenibile di Fiumicino, del valore di 9 miliardi di euro, è una delle opere strategiche che bisogna avviare al più presto. È di fondamentale importanza per l'Italia, perché metterà il nostro Paese al centro dei flussi aerei internazionali, confermandolo come hub da e verso il Sud del mondo. Se invece il progetto non partisse in tempo, l'Italia e l'Europa perderebbero rilevanti posizioni di competitività rispetto a nazioni come la Turchia o il Portogallo, che si stanno dotando di hub in grado di gestire 100 milioni di passeggeri. L'iter autorizzativo del Piano procede troppo lentamente, non è possibile continuare così. È ora fondamentale che il MASE, che ha ricevuto il Piano lo scorso gennaio dal Comune di Fiumicino, avvii al più presto le proprie valutazioni ambientali e che Palazzo Chigi svolga un trasparente ruolo di cabina di regia, sbloccando il Piano. Diversamente, l'Italia perderà un'occasione irripetibile di crescita e sviluppo, in grado di generare 70 miliardi di euro di valore aggiunto.

Ecco, questo è il caso di adeguamento infrastrutturale che non può essere percepito come di una parte, ma come di un interesse diffuso per il Paese.

E, purtroppo, vale anche l'opposto: l'ammodernamento della rete ferroviaria nazionale è una delle più importanti azioni di investimento degli ultimi decenni, che nel giro di pochi anni ci darà un'infrastruttura diffusa e capillare, consentendo al Paese di superare decenni di lentezza dei cantieri. In questo caso, l'interesse diffuso però colpisce un interesse specifico: quello del trasporto ferroviario delle merci, che già da anni soffre una debolezza, che oramai diventa strutturale, con una riduzione evidente tra 2025 e 2026, e nessun reale sostegno per le imprese. Se non si interviene, sarà veramente difficile per gli operatori privati reggere i costi e le inefficienze attuali.

Ma senza ammodernamento infrastrutturale non c'è accessibilità dei territori, che riguarda non solo le imprese di trasporto, ma le attività economiche, produttive, i centri urbani, il turismo. E quindi accessibilità e continuità territoriali sono leve di sviluppo del Paese, e vanno sostenuti gli operatori armatoriali e terrestri, tra cui i bus turistici che muovono centinaia di milioni di persone ma si trovano ad avere un quadro regolatorio e di supporto ancora inadeguato, se non addirittura penalizzante.

Coerenza normativa

C'è un ulteriore tema che non abbiamo quantificato ma che si ripropone ciclicamente nel nostro sistema Paese, e da cui non è esente il nostro settore, ed è la difficoltà nel definire un quadro normativo omogeneo e coerente.

Sicuramente la complessità è estrema, ma ogni tanto vediamo anche modalità di procedere che ci lasciano un po' interdetti.

Oramai il percorso è avviato, ma penso al processo di riforma della legge portuale, che oggettivamente ha visto operatori e associazioni non coinvolte come ci si sarebbe aspettati per un intervento di tale impatto operativo e di strategicità nazionale. Ora ci si trova ad affrontare passaggi parlamentari complicati e una situazione che, da quello che ci è dato sapere, non è in discesa, a cominciare dagli annunciati rilievi in sede europea.

Confrtrasporto ha da subito tenuto una posizione lineare, inizialmente solitaria poi un po' meno: benissimo il principio di un maggior coordinamento centrale, ma nel rispetto delle prerogative di libera concorrenza, di competitività e nell'interesse economico di chi opera nei porti. Noi vorremmo che questi aspetti fossero evidenti nel testo che, se i tempi lo consentiranno, verrà licenziato.

Ci sono anche degli aspetti di dettaglio ma su cui auspichiamo degli interventi, come accrescere la disponibilità di risorse per garantire quantitativamente e qualitativamente i collegamenti marittimi di continuità territoriale, nel rispetto del principio costituzionale dell'art. 119, estendere anche ai collegamenti marittimi di corto raggio i benefici contributivi

previsti per i lavoratori marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel registro internazionale e dare concreta attuazione al fondo per l'incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali.

Digitalizzazione

Il tema della digitalizzazione richiede un approccio sistemico evitando il rischio che ogni comparto, se non ogni impresa, vada in solitaria senza una unica architettura nazionale o europea. Dagli studi presentati, emerge che se le operazioni della filiera del trasporto fossero digitalizzate, a cominciare dal DDT, ci sarebbe una riduzione di costi complessivi stimabile in 18 miliardi di euro. Anche in ambito portuale, sarebbe opportuno velocizzare le operazioni tramite il ricorso alla digitalizzazione, che ci consentirebbe un risparmio di quasi 200 milioni e un giorno in meno di operazioni portuali. Anche qui, ci vuole una politica che, seppur specifica, sappia mettere a sistema tutte le componenti, pubbliche e private, armonizzando normativa e strumenti. Tema della digitalizzazione che è strettamente connesso alla cybersecurity, su cui sebbene ci siano crescenti investimenti da parte delle imprese, il rischio attacchi rimane alto, con conseguenze operative media di circa 14 giorni per ripristinare le conseguenze degli attacchi.

Le tematiche affrontate, e andando verso la conclusione, mettono in risalto due aspetti che sottintendono una precisa volontà politica che dia visione mirata strategica al settore logistico e trasportistico del Paese per aumentare la competitività e la concorrenza rispetto agli altri Paesi.

Il Governo, seppur negli ultimi mesi di legislatura, ha competenze e metodi per intervenire. Si può dire: nel corso degli ultimi anni non sempre si sono fatti “i compiti a casa” per prepararsi alle evoluzioni del sistema. Altri Paesi hanno avuto più visione, altri come noi un po’ meno. Ma oramai, è evidente, il sistema dei trasporti non può più reggere le criticità e le carenze che, invece, negli anni passati si sono riuscite a internalizzare. Questo auspicio passa per quella politica di visione, che metta a sistema tutti i soggetti istituzionali affinché si possa definire una direzione chiara, certa e visibile verso cui andare.

Questo passa, probabilmente, anche da un rafforzamento delle strutture ministeriali. Chi oggi lavora lo fa con dedizione, spirito di servizio, competenze e collaborazione, ma per un dicastero così tecnico e ampio manca certamente il personale che servirebbe. Le associazioni sono attori necessari nel dialogo con il ministero e siamo onorati di questa funzione, ma sarebbe certamente opportuno un rinforzo del personale per rendere più veloce la preziosa macchina amministrativa. E, quindi, auspichiamo che non ci saranno tagli alla dotazione economica del Ministero.

In conclusione, il Forum di oggi è un importante segnale per politica e istituzioni perché dimostra che le associazioni credibili e autorevoli sono presenti e sono fondamentali nel

dialogo con le istituzioni. In un momento fortemente critico per il Paese, siamo pronti, come sempre, a svolgere al meglio il nostro ruolo.

Da 25 anni Confrtrasporto-Confcommercio è la casa comune delle imprese del trasporto, della logistica e della mobilità. È il nostro lavoro, siamo pronti alle nuove sfide con caparbietà e capacità.

Le priorità 2026 per Confrtrasporto-Confcommercio

TRASPORTI&ENERGIA: PASSARE DALL'EMERGENZA ALLE STRATEGIE CONDIVISE

- Misure strutturate per fronteggiare la volatilità dei prezzi dei carburanti: indicizzazioni contrattuali effettive ed estese anche a carburanti alternativi come il GNL, riduzioni temporanee e selettive delle accise (gasolio commerciale), Crediti d'Imposta per gli operatori delle diverse modalità di trasporto.
- Rapido sblocco dello stanziamento pluriennale di 590 milioni di euro per il rinnovo del parco dei veicoli industriali, con criteri di neutralità tecnologica, che valorizzino anche il contributo del GNL, del BIOGNL e dei biocarburanti.
- Revisione del Regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nel rispetto del principio di neutralità tecnologica con valorizzazione del "Carbon Correction Factor" per scomputare dal calcolo delle emissioni dei motori a combustione interna della quota di combustibili rinnovabili impiegati e dei veicoli alimentati esclusivamente con combustibili sostenibili (VEEF).
- Revisione della Direttiva sul sistema di scambio delle emissioni di CO₂ ETS con esclusione strutturale di tutti i collegamenti con le isole, indipendentemente dalle loro dimensione ed introduzione di un sistema di protezione efficace per i porti di transshipment.
- Revisione del sistema di scambio delle emissioni di CO₂ ETS₂, con proroga dell'entrata in vigore in funzione della disponibilità tecnica ed economica delle alimentazioni alternative.

GOVERNANCE ADEGUATA PER LE POLITICHE INTEGRATE ED EFFICACI IN TEMPI DI CRISI E CAMBIAMENTI DI PARADIGMA

- Risorse e condizioni adeguate al necessario potenziamento delle competenze tecniche del MIT.
- Istituzione di un Comitato Interministeriale per la competitività e la resilienza del sistema dei trasporti, per indirizzi coerenti d'intervento nel settore strutturalmente condivisi con i rappresentanti delle imprese e dei lavoratori.

- Strutturazione del Processo decisionale dei trasporti attraverso la riattivazione dell'imprescindibile cornice del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, da aggiornare e rispettare in tutte le diverse pianificazioni settoriali.
- Definizione di un testo di riforma portuale che possa coniugare la necessità di un maggior coordinamento centrale in materia di politica portuale con i profili di concorrenza e competitività tra imprese private, salvaguardando il ruolo delle AdSP e nell'interesse degli operatori degli scali del Paese, garantendo anche l'uniformità dei canoni concessori portuali e l'indicizzazione delle relative rivalutazioni.

RAFFORZARE TRASPORTATORI E TRASPORTATI

- Sostenere interventi di ammodernamento infrastrutturale per tutte le modalità, sulle base delle esigenze del Paese e dei sistemi economici, per superare i vincoli introdotti da una lettura superficiale del principio del Do Not Significant Harm (non arrecare un danno significativo all'ambiente), che ha, di fatto, escluso dal perimetro degli interventi infrastrutturali strade e aeroporti.
- Introdurre un pacchetto di misure organiche per accrescere la disponibilità di personale tecnico qualificato (autisti, macchinisti, lavoratori marittimi).
- Adeguare gli strumenti per assicurare il rispetto della normativa sui tempi di carico e scarico della merce nell'autotrasporto merci, così come assicurare il pieno rispetto della disciplina sui tempi di pagamento.
- Sostenere la competitività degli operatori che garantiscono l'accessibilità territoriale, leva fondamentale per lo sviluppo delle attività socio-economico, salvaguardata dalle imprese trasporto stradale e, con riferimenti alle lunghe percorrenze, dai bus turistici, così come lo sviluppo del settore aeroportuale, che vede ancora bloccato il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino, senza la cui approvazione si perderà un ulteriore di indotto di circa 70 miliardi di euro.
- Accrescere la disponibilità di risorse per garantire quantitativamente e qualitativamente i collegamenti marittimi di continuità territoriale, nel rispetto del principio costituzionale.
- Estendere anche ai collegamenti marittimi di corto raggio i benefici contributivi previsti per i lavoratori marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel registro internazionale. Dare concreta attuazione al fondo per l'incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali.
- Sviluppare le sinergie modali possibili: rilancio delle Autostrade del Mare e del Combinato ferroviario, strumenti fondamentali per avere un maggior riequilibrio modale, ma che attualmente scontano difficoltà operative e di risorse che richiedono interventi strutturali.