



Presentazione del Piano Regionale delle Merci e della Logistica

Strategie di intervento e proposte

Nella bozza di piano, le principali strategie di intervento proposte in tema di trasporto merci e logistica si concentrano nel capitolo nr. 15 denominato “Analisi territoriale, esigenze degli operatori e strumenti di intervento”.

Le leve principali alle quali la Regione Puglia potrebbe far ricorso sono sostanzialmente di due tipi:

- strumenti *hard* (le infrastrutture)
- strumenti *soft* (strumenti incentivanti)

Con riferimento alla componente hard degli interventi, si sostiene che gli interventi infrastrutturali previsti (pianificati/programmati) potrebbero essere in grado di soddisfare sia le attuali esigenze sia degli operatori dei trasporti e della logistica, sia le necessità della domanda.

Nel capitolo nr. 18 “**gli obiettivi strategici del piano in ambito infrastrutturale**” vengono più dettagliatamente riportati gli **Indirizzi Strategici** di cui alla DGR 1611/2017, nonché la **Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Puglia** tratta dal Documento Strategico dell’ALI del sistema pugliese-lucano.

Con riguardo agli strumenti incentivanti, invece, si individuano “*tools*” che in altre realtà hanno sortito benefici risultati e che nel contesto regionale pugliese potrebbero essere ricercati nell’ambito della programmazione delle risorse future (POR 2021-27, FSC, ecc.):

1. **incentivi fiscali per favorire l’aggregazione di imprese e la terziarizzazione dei servizi logistici;**
2. **ferrobonus regionale;**
3. **ecobonus;**
4. **cycle logistics e cargo bike;**
5. **strumenti a supporto delle istituende ZES.**

Qui di seguito una breve descrizione di tali strumenti, così come sviluppati nella bozza di piano.

1) INCENTIVI FISCALI

Per quel che riguarda gli **incentivi fiscali**, la bozza di piano suggerisce due potenziali tipologie:

- **incentivi diretti a integrare realtà aziendali** in modo da avere aggregazioni di imprese in grado di competere con le grandi multinazionali logistiche. La forma del contratto di aggregazione dovrebbe essere quella di rete, consorzio o cooperativa, e gli interventi ammissibili dovrebbero essere quelli finalizzati a un riposizionamento delle imprese. Le spese ammissibili dovrebbero essere, tra le altre, quelle riferite a: personale, strumenti e attrezzature e consulenze specialistiche.

L’idea di ricorrere a questa tipologia di intervento riviene da altri ambiti territoriali in cui questi strumenti sono stati utilizzati anche con riferimento ad altri settori (Veneto, Lazio, Calabria e Sicilia).

- **incentivi rivolti agli operatori per favorire la terziarizzazione** dei servizi logistici da parte di imprese manifatturiere, così da creare il doppio binario di sviluppo: da una parte un risparmio dei costi per l’impresa manifatturiera e dall’altra la crescita dell’impresa logistica che così avrebbe un mercato più ampio (contributo del da stabilirsi in percentuale sulle spese terziarizzate).

Alcuni esempi rilevanti sono registrati negli Stati Uniti d’America e in Cina.

2) FERROBONUS REGIONALE

Nella bozza di piano si fa riferimento al fatto che la Regione Puglia, sulla scia delle esperienze delle regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, Puglia ha già avviato una fase di confronto con le competenti strutture ministeriali per valutare la possibilità di “collegarsi” alla norma statale e poter integrare il contributo nazionale con l’eventuale apporto di risorse proprie.

La Regione Puglia potrebbe così rendere questo incentivo strutturale, e non più congiunturale, per stabilizzare permanentemente o innalzare sempre più quote di traffico rilevanti sulla modalità di trasporto ferroviaria.



Si tenga presente quanto riportato nel capitolo nr. 14 “**I possibili effetti di un riequilibrio modale sul trasporto delle merci in Puglia: dalla strada al ferro**”, nel quale si sostiene che un incentivo di 2,50 €/treno*km, qual è quello previsto dal Ferrobonus nazionale, potrebbe, se mantenuto tale e se strutturale, riuscire a coprire i maggiori costi effettivi di infrastruttura e trasporto merci via ferrovia per il trasporto merci interregionale.

3) ECOBONUS REGIONALE

L’ecobonus regionale sarebbe diretto agli autotrasportatori per favorire le scelte trasportistiche sulle rotte marittime e/o ferroviarie, al fine di trasferire quote sempre maggiori di merci che viaggiano su mezzi pesanti dalla strada alle più convenienti vie del mare.

Questo contributo potrebbe rappresentare un supporto per incoraggiare le forme di associazione tra imprese di piccole dimensioni aventi l’obiettivo di utilizzare in modo efficiente le alternative marittime e ferroviarie.

Il bonus dovrebbe coprire quota parte delle maggiori spese da sostenersi per l’utilizzo della modalità alternativa.

4) CYCLE LOGISTICS E CARGO BIKE

Con riferimento alla *cycle logistics* e al *cargo bike*, lo strumento proposto mira a incentivare la sostituzione dei mezzi motorizzati con *cargo bike* e di orientare opportunamente la logistica che riguarderebbe la consegna delle merci con la modalità ciclistica nell’ambito dei centri urbani congestionati.

Il contributo andrebbe a finanziare parte del costo di acquisto del mezzo ciclistico.

5) STRUMENTI A SUPPORTO DELLE ISTITUENDE Z.E.S.

Nel capitolo in argomento, si afferma che le ricadute positive sullo sviluppo territoriale che l’implementazione di una Z.E.S. può comportare necessitano della realizzazione di infrastrutture dedicate (già individuate dalla mappatura contenute nel Piano Regionale delle Merci e della Logistica) e dell’adozione di strumenti incidenti sul costo generalizzato dei trasporti.

Si sostiene altresì che, per il prossimo futuro, in sinergia con gli altri stakeholder di riferimento e le strutture regionali di competenza, si dovrebbero implementare strumenti utili a:

- ridurre la tassazione sul costo del lavoro e sugli utili di imprese (defiscalizzazione)
- ridurre l’onere di trasporto (esternalizzazione/agggregazione imprese mediante incentivi)
- incrementare la produttività delle infrastrutture dedicate alle operazioni di *handling* (derivante dalla riduzione dei tempi operativi e delle procedure doganali).

A monte di questi interventi sarebbe auspicabile sviluppare una A.I.R. (Analisi di Impatto della Regolamentazione) ad ampio spettro per una quantificazione esatta degli effetti conseguenti.

Infine nello stesso capitolo, si afferma che, Sulla base di simulazioni econometriche realizzate dal Dip. di Economia e Finanza dell’Univ. degli studi di Bari *Aldo Moro*, è possibile affermare che i modelli attualmente utilizzati, riferiti alle esperienze straniere già in corso, sono estendibili alla realtà pugliese, date le caratteristiche territoriali.

Si tenga presente quanto riportato nel capitolo nr. 11 “**Le strategie per l’attrazione di investimenti esteri: focus sulle ZES – Zone Economiche Speciali. Casi studio**”, paragrafo 5 - “Spunti e considerazioni sulle ZES in Puglia”, nel quale si suggerisce che:

- Le decisioni strategiche che verranno prese dovranno andare ad insistere nei settori a più alta vocazione esportativa marittima (*Mezzi di Trasporto; Metalli; Macchine; AgroAlimentare*);
- Il modello di **Export processing Zone**, è quello più vicino a quello auspicato dal Governo Italiano e cioè quello di definire aree industriali, con le dovute limitazioni territoriali imposte dalla normativa, destinate principalmente ad ospitare imprese orientate ai mercati esteri non considerando se queste possano essere italiane o straniere e dunque appare fondamentale la definizione di quei poli o di quelle industrie più vocate all’export.
- Al di là della struttura che si vuole dare alla Zone è opportuno definire quale possa essere il “**pacchetto localizzativo**” cioè quella serie di incentivi burocratici e finanziari che potenzialmente possono essere utilizzati per attrarre gli investitori.



- Un passo successivo che la ZES può compiere una volta a regime è quello di definire al suo interno delle **Specialized zone** come ad esempio parchi scientifici/tecnologici, parchi logistici, zone aeroportuali e così via, che in genere prevedono lo sviluppo di imprese ad alta tecnologia e/o centri di ricerca che possono (sulla falsa riga di Tangeri) dare forza e servizi avanzati alle imprese della Free Zone.

In aggiunta alle proposte su riportate e già contenute nella bozza di piano, altre possibili azioni su cui riflettere sono riportate qui di seguito:

- **Incentivo/facilitazione per scoraggiare l'ex-works** (EXW - Franco fabbrica) e favorire il passaggio dal franco fabbrica al franco destino, come auspicato dal Piano Nazionale della Logistica 2011-20.
- Riorganizzazione **delle Aree industriali**;
- **Riorganizzazione del lavoro**;
- Integrazione **ASI/ADSP**;
- Incentivo all'uso della viabilità autostradale da parte degli autotrasportatori (previsto dal Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019);