

Il Presidente

Torino, 7 giugno 2023

Alle Associazioni dell'autotrasporto e logistica

Gentile Presidente,

come noto, con delibera n. 225/2022, l'Autorità ha avviato una specifica indagine conoscitiva, attraverso cui si intendono acquisire elementi informativi su alcune specifiche tematiche.

In tale contesto, al fine di consentire a questa Autorità di acquisire elementi che possono essere utili ad eventuali attività a supporto dello sviluppo della logistica e dell'autotrasporto, si sottopone alla Sua attenzione il questionario allegato, che potrà essere compilato e trasmesso, secondo le modalità nello stesso indicate.

Confido nella disponibilità della Sua Associazione nell'assicurare all'Autorità, in uno spirito di leale collaborazione, l'acquisizione delle informazioni richieste.

Cordiali saluti

Nicola Zaccheo

(firmata digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2005)

INDAGINE CONOSCITIVA SUI SETTORI DELL'AUTOTRASPORTO E DELLA LOGISTICA

QUESTIONARIO PER LE ASSOCIAZIONI DELL'AUTOTRASPORTO E LOGISTICA

Con la delibera n. 225/2022 del 21 novembre 2022, l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva sui settori dell'autotrasporto e della logistica per approfondire aspetti concernenti la mobilità delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche collegata ad autostrade, scali ferroviari merci, aeroporti, porti ed interporti.

Per ciascun quesito si pongono alcune possibili risposte in forma chiusa, alle quali si chiede di fornire una valutazione secondo la scala di valori da 0 a 5 e le rispettive motivazioni. Il questionario prevede risposte in forma aperta per consentire all'Associazione di esprimere nel modo più libero possibile la propria posizione riguardo allo specifico tema.

Il questionario compilato dovrà essere trasmesso all'Autorità all'indirizzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it, entro il **30 giugno 2023**.

Per ogni informazione o chiarimento, è possibile rivolgersi alla dott.ssa Cinzia Rovesti, Dirigente dell'Ufficio Affari economici e responsabile dell'Indagine conoscitiva sui settori dell'autotrasporto e della logistica (tel. 011 19212521; e-mail: c.rovesti@autorita-trasporti.it).

Una volta raccolte tutte le indicazioni fornite dalle diverse Associazioni del settore, l'Autorità restituirà ad ognuna un report di sintesi su cui l'Associazione potrà eventualmente intervenire con una successiva memoria.

Tema 1: Accesso alle infrastrutture e ai nodi logistici

L'Autorità è competente a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di **accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture** ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali e alla **mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche collegata a stazioni, aeroporti e porti**.

Potreste valutare in una scala da 0 a 5, dove con 0 si indica "nessuna o minima criticità" e 5 "massima criticità", la **trasparenza delle condizioni di accesso** (modalità di richiesta di accesso, criteri di allocazione della capacità, criteri di tariffazione nell'utilizzo dei servizi interessati, modalità di pagamento, criteri di accreditamento, criteri di priorità, ecc.) nelle seguenti infrastrutture?

#	Quesito 1.1	Valore (0 – 5)	Motivazione
1.1.1	Infrastrutture e terminals merci in ambito portuale		
1.1.2	Infrastrutture e terminals merci negli interporti ¹		
1.1.3	Infrastrutture e terminals merci in ambito ferroviario		

¹ Il quesito è riferito agli interporti sia di proprietà di soggetti privati che pubblici.

1.1.4	Infrastrutture e terminals merci in ambito stradale/autostradale		
1.1.5	Servizi di collegamento con le isole maggiori		
1.1.6	In ambiti urbani le zone ZTL		
1.1.7	Altro (specificare)		

Potreste valutare in una scala da 0 a 5, dove con “0” si indica “nessuna o minima criticità” e 5 “massima criticità”, la **presenza di elementi di discriminazione all’accesso** (modalità di richiesta di accesso, criteri di allocazione della capacità, criteri di tariffazione nell’utilizzo dei servizi interessati, modalità di pagamento, criteri di accreditamento, criteri di priorità, ecc.) nelle seguenti infrastrutture?

#	Quesito 1.2	Valore (0 – 5)	Motivazione
1.2.1	Infrastrutture e terminals merci in ambito portuale		
1.2.2	Infrastrutture e terminals merci in ambito interporti		
1.2.3	Infrastrutture e terminals merci in ambito ferroviario		
1.2.4	Infrastrutture e terminals merci in ambito stradale/autostradale		
1.2.5	Servizi di collegamento con le isole maggiori		
1.2.6	In ambiti urbani le zone ZTL		
1.2.7	Altro (specificare)		

Alla luce delle risposte sopra fornite, quali misure la Vs Associazione ritiene più idonee a contrastare queste situazioni? (da 0, “utilità nulla o minima”, a 5, “massima utilità”)

#	Quesito 1.3	Valore (0 – 5)	Motivazione
1.3.1	Regole nazionali uniformi per l’accesso ai terminal portuali, al fine di migliorare la trasparenza ed evitare fenomeni di discriminazione		
1.3.2	Regole nazionali uniformi e incentivanti l’uso efficiente dei terminal portuali al fine di ridurre i tempi di attesa per le operazioni di carico/scarico della merce		
1.3.3	Regole nazionali uniformi per l’accesso agli interporti, al fine di migliorare la trasparenza ed evitare fenomeni di discriminazione		

1.3.4	Regole nazionali uniformi e incentivanti l'uso efficiente degli interporti al fine di ridurre i tempi di attesa per le operazioni di carico/scarico della merce		
1.3.5	Reale addebito al committente del costo per le attese improduttive nelle operazioni di carico/scarico della merce presso le proprie infrastrutture		
1.3.6	Addebito al terminalista del costo per le attese improduttive nelle operazioni di carico/scarico della merce presso le proprie infrastrutture		
1.3.7	Sistemi digitali di ottimizzazione (ad es. <i>Port Coomunity System</i> , ecc.)		
1.3.8	Altro (specificare)		

Tema 2: La Subvezione

Quali sono le problematiche connesse a tale fenomeno? (da 0, "nessuna o minima criticità" a 5, "massima criticità")

#	Quesito 2.1	Valore (0 – 5)	Motivazione
2.1.1	Scarsa trasparenza nei confronti della committenza nell'assegnazione delle subvezioni		
2.1.2	Difficoltà di controllo sulla qualità dei servizi di trasporto		
2.1.3	Dumping di prezzo/concorrenza sleale nei servizi di trasporto		
2.1.4	Altro (specificare)		

Quali sono le ragioni per l'utilizzo della subvezione da parte dei vettori primi? (da 0, "nessuna o minima utilità", a 5, "massima utilità")

#	Quesito 2.2	Valore (0 – 5)	Motivazione
2.2.1	Maggiore flessibilità da parte dell'offerta di servizi di autotrasporto nel caso di picchi della domanda		
2.2.2	Spinta al contenimento dei costi del servizio di autotrasporto		
2.2.3	Altro (specificare)		

Alla luce delle risposte fornite sopra, quali interventi sono da ritenersi utili ad avviso della Vs Associazione? (da 0, "utilità nulla o minima", a 5, "massima utilità")

#	Quesito 2.3	Valore (0 – 5)	Motivazione
2.3.1	Prevedere soglie minime di fatturato per servizi di autotrasporto effettivamente resi quale condizione per essere iscritti all'Albo		
2.3.2	Adottare contratti di subvezione con le medesime condizioni dei contratti fra vettore primo e committente		
2.3.3	Altro (specificare)		

Tema 3: I Prezzi minimi

Secondo quanto previsto dalla norma, i **prezzi minimi** (ex l. 190/2014, art. 1, co. 250) hanno la finalità di garantire standard adeguati di sicurezza. Laddove non sia stato stipulato un contratto di trasporto in forma scritta, i prezzi minimi trovano automaticamente applicazione.

Si chiede di fornire una valutazione sul grado di applicazione dei prezzi minimi nei rapporti contrattuali riscontrati nel settore. Riportare per le affermazioni contenute nel box in calce una valutazione da 0 a 5 esprimendo la propria opinione (da 0, "disaccordo", a 5 "massima condivisione di quanto affermato") e le rispettive motivazioni.

#	Quesito 3.1	Valore (0 – 5)	Motivazione
3.1.1	I prezzi minimi rappresentano lo standard di riferimento nel settore		
3.1.2	Le tariffe applicate sono generalmente inferiori ai prezzi minimi.		
3.1.3	I prezzi minimi vengono aggiornati con frequenza adeguata		
3.1.4	I prezzi minimi sono sufficientemente differenziati per tipologie di trasporto		
3.1.5	I prezzi minimi non dovrebbero comprendere il carburante in ragione delle fluttuazioni dello stesso.		
3.1.6	I prezzi minimi consentono di contrastare il fenomeno del dumping da parte di operatori esteri		
3.1.7	Altro (specificare)		

Tema 4: Le Piattaforme digitali per il trasporto e la logistica

Con l'art. 30 del d.l. 152/2021 il Governo ha assegnato al *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* l'obiettivo di implementare ed attuare gli interventi finanziati nell'ambito del PNRR alla digitalizzazione della catena logistica. È prevista, in particolare, la realizzazione in ciascuna AdSP del *Port Community System* al fine di un migliore coordinazione delle attività per gli accessi ai nodi portuali e interportuali.

Quali ritenete potrebbero essere gli impatti prevalenti delle **piattaforme digitali** per le imprese di autotrasporto? (da 0, "disaccordo", a 5 "massima condivisione di quanto affermato")

#	Quesito 4.1	Valore (0 – 5)	Motivazione
4.1.1	Diminuzione dei tempi di attesa improduttiva nei nodi intermodali per il carico/scarico della merce		
4.1.2	Aumento dei costi operativi per l'utilizzo delle piattaforme digitali per la logistica		
4.1.3	Rischi di concorrenza sleale legati alla diffusione di informazioni confidenziali relative all'attività dell'impresa (clientela, tipologia di merce, origine e destinazione del servizio di trasporto, ecc.)		
4.1.4	Altro (specificare)		

Tema 5: e-commerce

Quali ritenete potrebbero essere gli impatti prevalenti dello sviluppo dell'e-commerce per le imprese di autotrasporto? (da 0, "disaccordo", a 5 "massima condivisione di quanto affermato")

#	Quesito 5.1	Valore (0 – 5)	Motivazione
5.1.1	Maggiore difficoltà nei servizi di "ultimo miglio" per l'aumento del traffico cittadino		
5.1.2	Contestazioni/reclami da parte dei destinatari sulla qualità del servizio reso		
5.1.3	Migliore visibilità per il grande pubblico dei servizi di logistica		
5.1.4	Maggiore efficienza dei servizi di autotrasporto		
5.1.5	Altro (specificare)		

A fronte quanto sopra rappresentato, quali interventi di tipo regolatorio possono guidare lo sviluppo di tale trend verso assetti di equilibrio del settore sostenibili, dal punto di vista sociale e ambientale? (da 0, "utilità nulla o minima", a 5, "massima utilità")

#	Quesito 5.2	Valore (0 – 5)	Motivazione
5.2.1	Regole nazionali uniformi in materia di operatività dei servizi di consegna nei centri urbani (orari, tipologia automezzi, ecc.)		
5.2.2	Regole nazionali uniformi in tema di diritti degli utenti dei servizi di consegna legati all'e-commerce		
5.2.3	Supervisione da parte del regolatore delle piattaforme digitali che si potranno sviluppare localmente per l'ottimizzazione dei servizi		
5.2.4	Altro (specificare)		

Tema 6: Politiche dei trasporti

Quale strategia la Vs Associazione ritiene più adatta per rafforzare i settori delle imprese di autotrasporto e della logistica?

#	Quesito 6.1	Valore (0 – 5)	Motivazione
6.1.1	Ridurre la frammentazione del settore, favorendo l'aggregazione delle imprese in soggetti di maggiori dimensioni		
6.1.2	Aumentare l'integrazione a livello multi-modale con gli operatori del trasporto su ferrovia/nave per ricavare vantaggi dallo <i>shift</i> modale nei trasporti sulle lunghe distanze		
6.1.3	Aumentare l'integrazione nella <i>supply chain</i> con i diversi comparti della filiera logistica (gestori di magazzino, vettori, spedizionieri, terminalisti, ecc.)		
6.1.4	Investire nel parco automezzi più ecosostenibili (e digitali)		
6.1.5	Promuove la cultura dei servizi di trasporto e della logistica come "servizio" e non come "commodity"		
6.1.6	Introdurre indici di qualità per le imprese dell'autotrasporto e della logistica		
6.1.7	Rapida implementazione del " Mobility Package I " varato dall'Unione europea, che ha recentemente introdotto nuove regole per il settore, incluse quelle		

	riguardanti il cabotaggio trans-frontaliero		
6.1.8	Investimenti nella rete infrastrutturale (indicare le tipologie).		
6.1.9	Altro (specificare)		
