



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

Osservatorio Economia e Territorio  
Lombardia - Veneto - Emilia-Romagna

# IL RUOLO DELLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE NELLE FILIERE DELL'AUTOMOTIVE E DELLA LOGISTICA

MILANO  
5 APRILE 2024



# 1

## QUADRO INTRODUTTIVO



# IL VALORE DELLE TRE REGIONI



NEL LORO COMPLESSO, EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO CONTRIBUISCONO A REALIZZARE IL 41% DEL PRODOTTO INTERNO LORDO E QUASI IL 53% DELLE ESPORTAZIONI, ESPRIMENDO IL 37% DELL'OCCUPAZIONE.

NEGLI ANNI QUESTO CONTRIBUTO È CRESCIUTO SENSIBILMENTE: NEL 2011 LE TRE REGIONI RAPPRESENTAVANO IL 39,5% DEL PIL E IL 36,3% DEGLI OCCUPATI; DIVERSAMENTE, SI OSSERVA UN LIEVE RIDIMENSIONAMENTO DELLA QUOTA DI EXPORT.

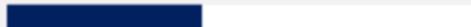
## CONTRIBUTO DI EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO ALL'ECONOMIA DEL PAESE [DATI 2023]

POPOLAZIONE



32,7%

PIL



41,2%

IMPRESE



32,0%

OCCUPATI



37,1%

EXPORT



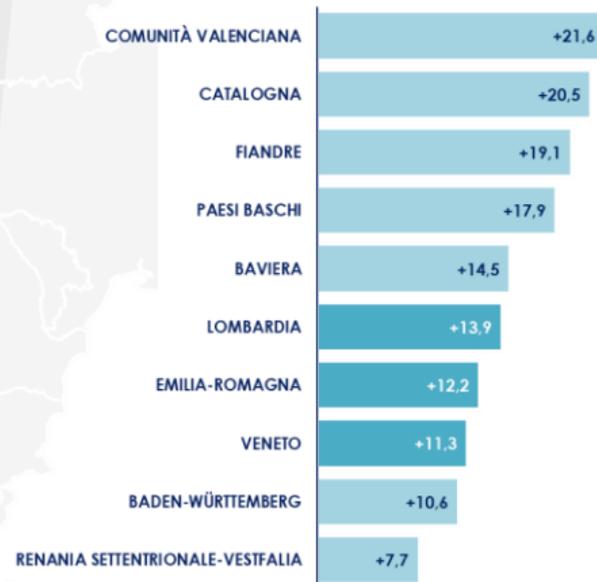
52,7%

# LA CRESCITA ECONOMICA NELL'ULTIMO DECENNIO

DA ANNI L'OSSERVATORIO ECONOMIA E TERRITORIO MONITORA LE DINAMICHE ECONOMICHE DELLE PRINCIPALI REGIONI EUROPEE.

TRA IL 2013 E IL 2013 I TASSI DI CRESCITA PIÙ ELEVATI SI REGISTRANO NELLE COMUNITÀ AUTONOME SPAGNOLE E NELLE FIANDRE. LE TRE REGIONI ITALIANE SI INSERISCONO TRA I LÄNDER TEDESCHI, SUPERATE SOLO DALLA BAVIERA.

## VARIAZIONE DEL PRODOTTO INTERNO LORDO NEL PERIODO 2013-2023 [%]



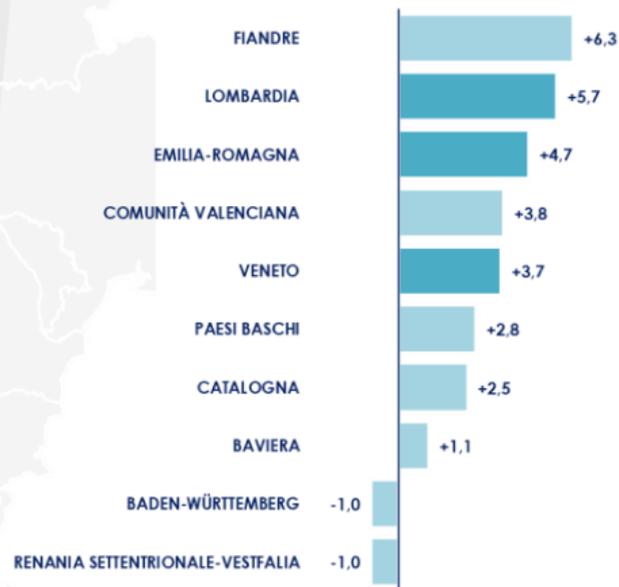
NOTA: GLI AGGIORNAMENTI DELLE STATISTICHE SUL PIL SONO STATI PUBBLICATI CON TEMPORALITÀ VARIABILI A SECONDA DEL PAESE

FONTE: ELABORAZIONI SU DATI ISTAT E ISTITUTI STATISTICI DEI VARI PAESI

CONSIDERANDO, INVECE, LA DINAMICA RISPETTO AL PERIODO PRE-PANDEMICO (2019), EMERGE UN QUADRO SENSIBILMENTE DIVERSO.

LE TRE REGIONI SI COLLOCANO AI VERTICI SUBITO DOPO LE FIANDRE, MENTRE BADEN-WÜRTTEMBERG E RENANIA FANNO SEGNARE ADDIRITTURA UNA CONTRAZIONE DEL PIL.

## VARIAZIONE DEL PRODOTTO INTERNO LORDO NEL PERIODO 2019-2023 [%]



NOTA: GLI AGGIORNAMENTI DELLE STATISTICHE SUL PIL SONO STATI PUBBLICATI CON TEMPORALI VARIABILI A SECONDA DEL PAESE

FONTE: ELABORAZIONI SU DATI ISTAT E ISTITUTI STATISTICI DEI VARI PAESI

## GERMANIA: DINAMICA E TENDENZE DEL PRODOTTO INTERNO LORDO

NELL'ULTIMO BIENNIO L'ECONOMIA TEDESCA HA PROGRESSIVAMENTE DIMINUITO IL PROPRIO RITMO DI CRESCITA, FINO A FAR REGISTRARE TRE TRIMESTRI CONSECUTIVI CON VARIAZIONE NEGATIVA DEL PIL.

SECONDO LE ULTIME PREVISIONI DELLA COMMISSIONE EUROPEA, NEL 2024 IL PIL DELLA GERMANIA DOVREBBE FAR SEGNARE UNA CRESCITA PROSSIMA ALLO ZERO (+0,3%), PER POI RIPRENDERE VIGORE NEL 2025 (+1,2%).

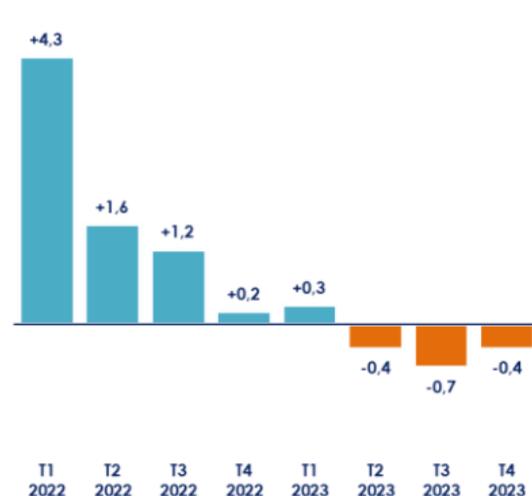
GERMANIA: PIL 2015-2023 E PREVISIONI 2024-2025



NOTA: VALORI CONCATENATI 2015=100

FONTE: DESTATS PER GLI ANNI 2015-2023 E COMMISSIONE EUROPEA PER GLI ANNI 2024-2025 [PREVISIONI DI FEBBRAIO 2024]

GERMANIA: DINAMICA TRIMESTRALE DEL PIL\*



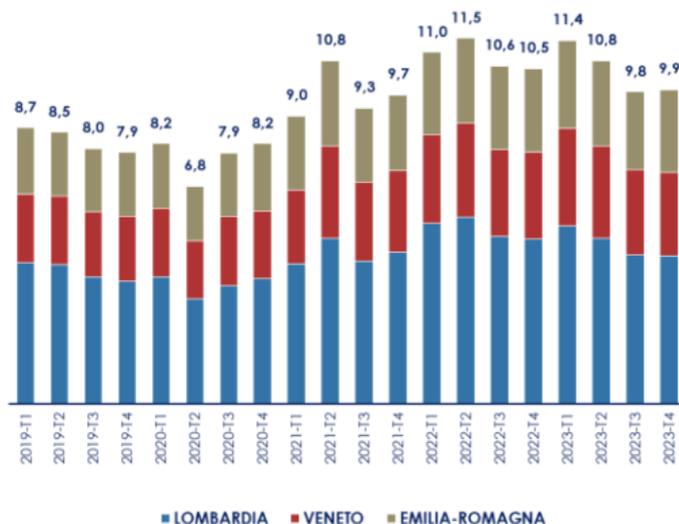
[\*] VARIAZIONI PERCENTUALI RISPETTO AL MEDESIMO TRIMESTRE DELL'ANNO PRECEDENTE

FONTE: DESTATS [COMUNICATO DEL 23-02-2024]

# IN CALO LA QUOTA DI **ESPORTAZIONI** VERSO LA GERMANIA

## LE ESPORTAZIONI VERSO LA GERMANIA DELLE TRE REGIONI

EXPORT VERSO LA GERMANIA: DATI TRIMESTRALI [MILIARDI DI EURO]

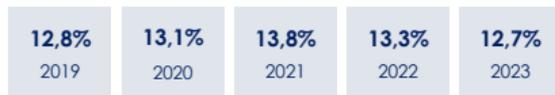


NOTA: I DATI RELATIVI AL 2023 SONO PROVVISORI

FONTE: ELABORAZIONI SU DATI ISTAT

EXPORT VERSO LA GERMANIA  
SUL TOTALE DELLE ESPORTAZIONI DELLE TRE REGIONI

PER ANNO



PER TRIMESTRE



GLI «ALERT» PROVENGONO ANCHE DALLA DINAMICA DELLE ESPORTAZIONI. LA GERMANIA COSTITUISCE STORICAMENTE UNO DEI PRINCIPALI PARTNER DELLE TRE ECONOMIE REGIONALI: NEL 2021 RAPPRESENTAVA QUASI IL 14% DELL'EXPORT DELLE IMPRESE DI EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO.

NEGLI ULTIMI TRIMESTRI SI OSSERVA UN TENDENZIALE RIDIMENSIONAMENTO DELL'EXPORT VERSO LA GERMANIA, ANCHE IN TERMINI DI QUOTE (12,7% NEL 2023).

IN PARTICOLARE, NEL 2023 LE ESPORTAZIONI DI EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO SI SONO RIDOTTE DEL 4,2%: SI TRATTA DI UNA CONTRAZIONE ANALOGA A QUELLA INNESCATA DALLA PANDEMIA DA COVID-19 NEL 2020 (-6,2%).

# 2

## AUTOMOTIVE E LOGISTICA: I NUMERI IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO



# AUTOMOTIVE E LOGISTICA: I NUMERI DELLE FILIERE

DIMENSIONAMENTO DELLE FILIERE IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO:  
QUOTA PERCENTUALE SUL TOTALE NAZIONALE

## AUTOMOTIVE

58.000  
IMPRESE

198.000  
ADDETTI

82 MILIARDI €  
FATTURATO

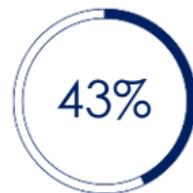


## LOGISTICA

53.000  
IMPRESE

399.000  
ADDETTI

57 MILIARDI €  
FATTURATO



**AUTOMOTIVE:  
 PERIMETRAZIONE  
 MEDIANTE I CODICI  
 DI ATTIVITÀ**

Ambito di attività	Codice ATECO 2007
PRODUZIONE	29.1 FABBRICAZIONE DI AUTOVEICOLI
	29.2 FABBRICAZIONE DI CARROZZERIE PER AUTOVEICOLI, RIMORCHI E SEMIRIM.
COMPONENTISTICA	29.3 FABBRICAZIONE DI PARTI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI E LORO MOTORI
COMMERCIO	45.1 COMMERCIO DI AUTOVEICOLI
RIPARAZIONE	45.2 MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI
RICAMBISTI	45.3 COMMERCIO DI PARTI E ACCESSORI DI AUTOVEICOLI

**LOGISTICA:  
 PERIMETRAZIONE  
 MEDIANTE I CODICI  
 DI ATTIVITÀ**

Ambito di attività	Codice ATECO 2007
TRASPORTI	49.2 TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI
	49.4 TRASPORTO DI MERCI SU STRADA E SERVIZI DI TRASLOCO
	50.2 TRASPORTO MARITTIMO E COSTIERO DI MERCI
	50.4 TRASPORTO DI MERCI PER VIE D'ACQUA INTERNE
	51.2 TRASPORTO AEREO DI MERCI E TRASPORTO SPAZIALE
SERVIZI DI SUPPORTO	52.1 MAGAZZINAGGIO E CUSTODIA
	52.2 ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
	53.2 ALTRE ATTIVITÀ POSTALI E DI CORRIERE

**Imprese**      **Classe di addetti**

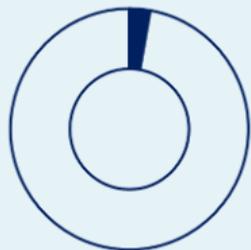
MICRO	FINO A 9 ADDETTI
PICCOLE	DA 10 A 49 ADDETTI
MEDIE	DA 50 A 249 ADDETTI
GRANDI	OLTRE 249 ADDETTI

**LE CLASSI  
 DIMENSIONALI  
 CONSIDERATE**

**Tipo di dato**      **Dettaglio**

IMPRESE	LOCALIZZAZIONI DELLE IMPRESE ATTIVE
ADDETTI	ADDETTI ALLE LOCALIZZAZIONI DELLE IMPRESE ATTIVE

**DEFINIZIONE DI  
 IMPRESE E DI  
 ADDETTI**



**2,8%**

**IMPRESE**

**57.995**



2,8%

13.860  
IMPRESE



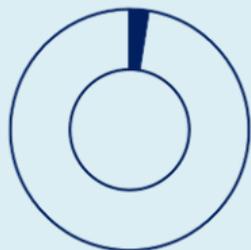
2,8%

30.010  
IMPRESE



2,6%

14.125  
IMPRESE



**2,5%**

**ADDETTI**

**198.073**



3,1%

56.792  
ADDETTI



2,3%

96.572  
ADDETTI

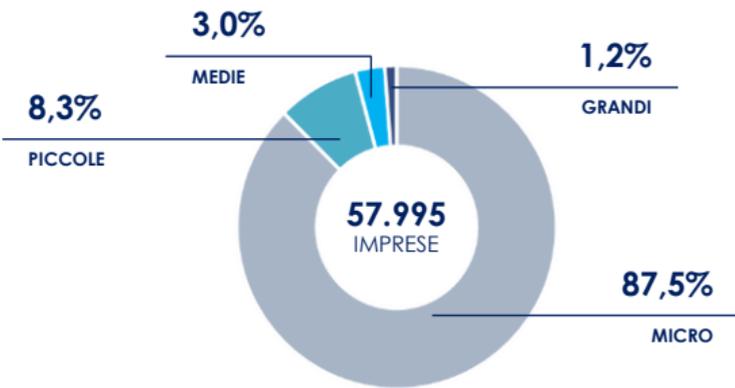


2,3%

44.709  
ADDETTI

# AUTOMOTIVE: PREVALE LA MICRO IMPRESA

FONTE: ELAB. SU DATI UFFICIO COMUNICAZIONE E STATISTICA  
CCIAA VENEZIA ROVIGO - INFOCAMERE STOCKVIEW

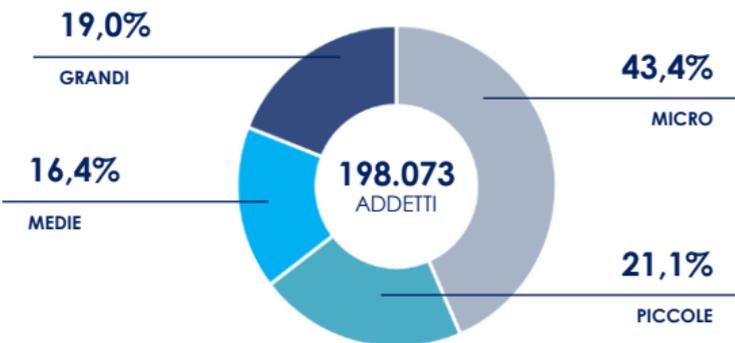


MICRO  
PICCOLE  
MEDIE  
GRANDI



	Lombardia	Veneto	Emilia-Romagna
MICRO	84,4%	89,2%	87,1%
PICCOLE	10,7%	7,1%	8,5%
MEDIE	3,5%	2,5%	3,4%
GRANDI	1,4%	1,2%	1,0%

DISTRIBUZIONE DELLE  
IMPRESSE PER CLASSE  
DIMENSIONALE [2023]



MICRO  
PICCOLE  
MEDIE  
GRANDI



	Lombardia	Veneto	Emilia-Romagna
MICRO	36,3%	45,4%	48,2%
PICCOLE	22,1%	19,2%	23,9%
MEDIE	15,5%	15,7%	19,1%
GRANDI	26,1%	19,7%	8,7%

DISTRIBUZIONE DEGLI  
ADDETTI PER CLASSE  
DIMENSIONALE [2023]

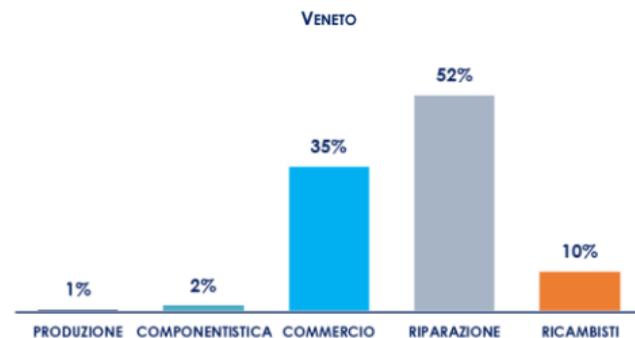
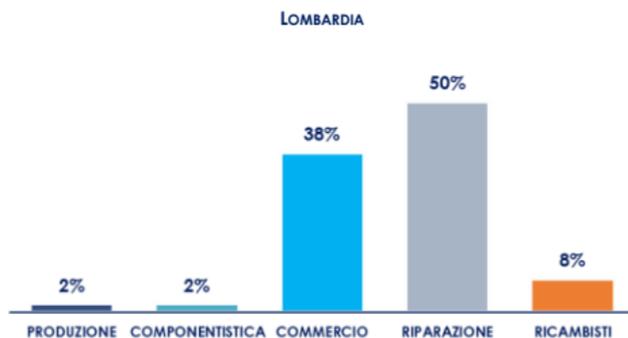
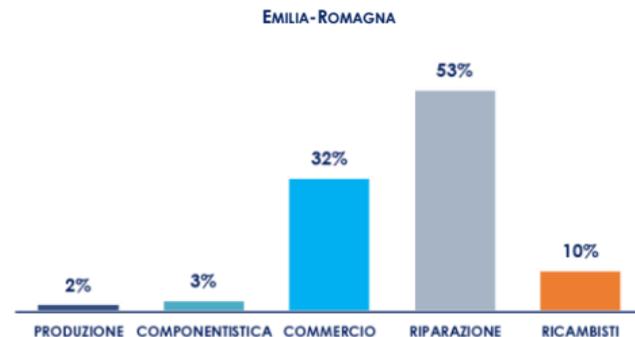
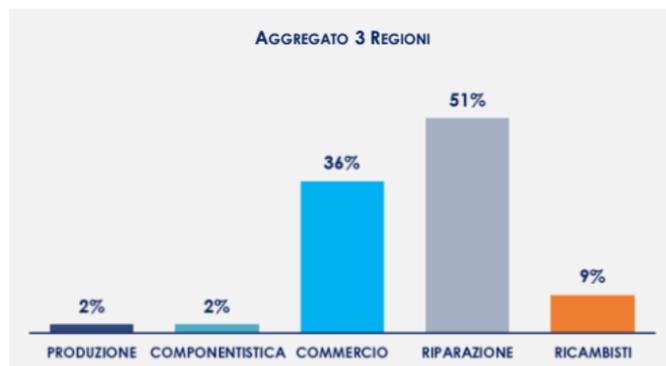
# AUTOMOTIVE: 1 IMPRESA SU 2 È ATTIVA NELLA RIPARAZIONE

## DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER AMBITO DI ATTIVITÀ [2023]

OLTRE LA METÀ DELLE IMPRESE ATTIVE NELLA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE (51%) È RICONDUCEBILE ALLA RIPARAZIONE; A SEGUIRE IL COMMERCIO, CON UNA QUOTA DEL 36%.

PRODUZIONE E COMPONENTISTICA VALGONO NEL LORO COMPLESSO APPENA IL 4% DELLE IMPRESE DELL'AUTOMOTIVE.

NON EMERGONO DIFFERENZE SIGNIFICATIVE FRA LE TRE REGIONI IN TERMINI DI DISTRIBUZIONE DELLE AZIENDE DELLA FILIERA PER AMBITO DI ATTIVITÀ.



# AUTOMOTIVE: IL COMMERCIO SPINGE LA CRESCITA DELLE IMPRESE

NUMERO IMPRESE NEL 2023 E  
VARIAZIONE RISPETTO AL 2014

	Lombardia		Emilia-Romagna		Veneto	
PRODUZIONE	278	+2%	332	-23%	269	+2%
COMPONENTISTICA	408	+13%	562	-1%	268	+15%
COMMERCIO	4.495	+32%	11.535	+36%	4.880	+32%
RIPARAZIONE	7.337	-2%	15.114	+1%	7.348	-2%
RICAMBISTI	1.342	-9%	2.467	-8%	1.360	-11%
<b>TOTALE AUTOMOTIVE</b>	<b>13.860</b>	<b>+9%</b>	<b>30.010</b>	<b>+13%</b>	<b>14.125</b>	<b>+9%</b>



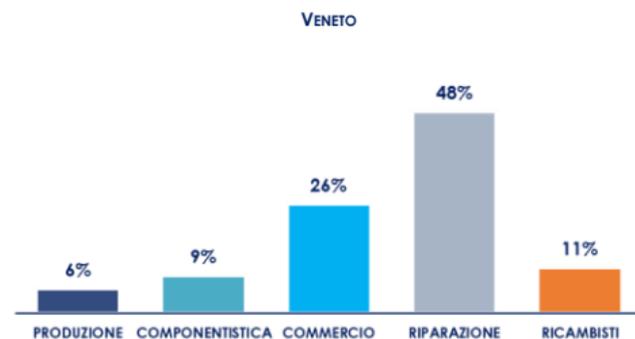
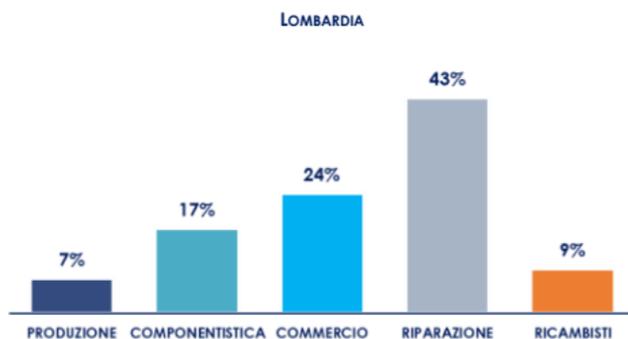
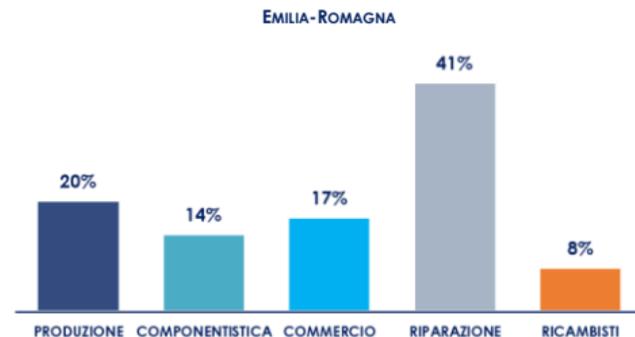
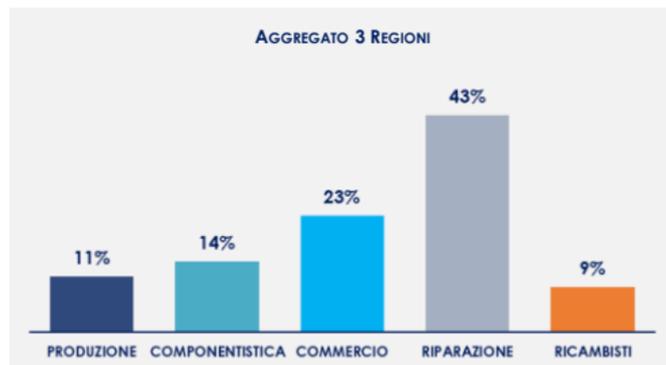
- NELL'ULTIMO DECENNIO SI OSSERVA UNA CRESCITA DEL NUMERO DI IMPRESE DEL +11%, GRAZIE SOPRATTUTTO AL COMMERCIO (+34%) E ALLA COMPONENTISTICA (+8%).
- CONTESTUALMENTE, IL NUMERO DELLE AZIENDE DI RICAMBISTI E DELLA PRODUZIONE SI È RIDOTTO RISPETTIVAMENTE DI 9 E 8 PUNTI PERCENTUALI; INVARIATO, INVECE, IL NUMERO DI IMPRESE DELLA RIPARAZIONE.
- DA SEGNALARE L'INCREMENTO DELLE AZIENDE DELLA COMPONENTISTICA IN VENETO (+15%) E IN EMILIA-ROMAGNA (+13%), A FRONTE DEL -1% DELLA LOMBARDIA.

## DISTRIBUZIONE DEGLI ADDETTI PER AMBITO DI ATTIVITÀ [2023]

LA RIPARAZIONE RAPPRESENTA IL PRINCIPALE AMBITO DI ATTIVITÀ ANCHE CON RIFERIMENTO AGLI ADDETTI (43%).

DIVERSAMENTE DALLA QUOTA MARGINALE ESPRESSA IN TERMINI DI IMPRESE, COMPONENTISTICA E PRODUZIONE ACQUISISCONO UN RUOLO MAGGIORMENTE SIGNIFICATIVO DAL PUNTO DI VISTA DELLA FORZA LAVORO, RAPPRESENTANDO COMPLESSIVAMENTE IL 25% DEGLI ADDETTI.

IN EMILIA-ROMAGNA LA QUOTA DI ADDETTI DELLA PRODUZIONE SI COLLOCA AL 20% A FRONTE DEL 7% DELLA LOMBARDIA E DEL 6% DEL VENETO.



# AUTOMOTIVE: ADDETTI IN AUMENTO DEL 13% RISPETTO AL 2014

NUMERO ADDETTI NEL 2023 E  
VARIAZIONE RISPETTO AL 2014

	Lombardia		Veneto		Emilia-Romagna	
PRODUZIONE	11.453	+15%	6.930	-6%	2.601	-3%
COMPONENTISTICA	7.911	+19%	16.309	+17%	3.963	+16%
COMMERCIO	9.836	+28%	23.589	+27%	11.726	+25%
RIPARAZIONE	23.058	+3%	41.111	+8%	21.317	+3%
RICAMBISTI	4.534	+16%	8.633	+15%	5.102	+14%
<b>TOTALE AUTOMOTIVE</b>	<b>56.792</b>	<b>+13%</b>	<b>96.572</b>	<b>+14%</b>	<b>44.709</b>	<b>+11%</b>

	20.984	+6%
	28.183	+17%
	45.151	+27%
	85.486	+5%
	18.269	+15%
<b>TOTALE</b>	<b>198.073</b>	<b>+13%</b>

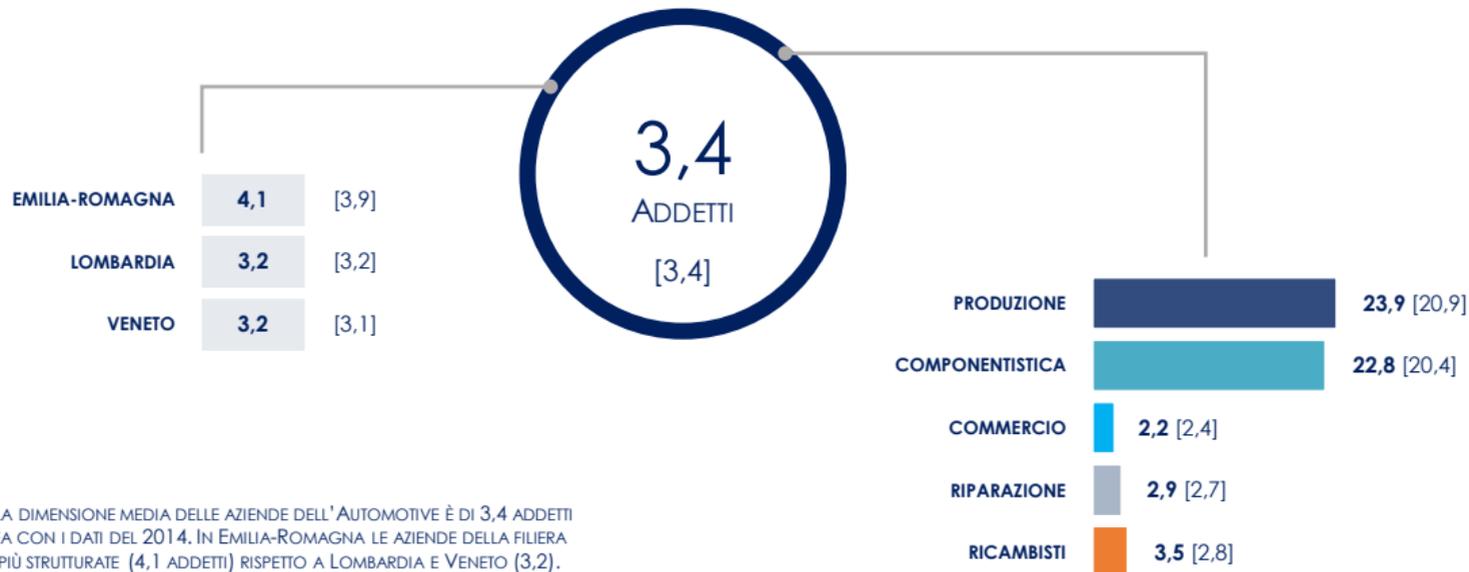


TRA IL 2014 E IL 2023 SI OSSERVA UN INCREMENTO DEL NUMERO DI ADDETTI DEL 13%, TENDENZA POSITIVA CHE RIGUARDA TUTTI GLI AMBITI DI ATTIVITÀ.

IN PARTICOLARE SI SEGNA LA CRESCITA DEGLI ADDETTI NEL COMMERCIO (+27%), NELLA COMPONENTISTICA (+17%) E TRA I RICAMBISTI (+15%).

L'AUMENTO DEGLI ADDETTI NELLA PRODUZIONE (+6%) È DOVUTO ESCLUSIVAMENTE ALL'EMILIA-ROMAGNA (+15%), IN GRADO DI COMPENSARE LE FLESSIONI REGISTRATE IN LOMBARDIA (-6%) E IN VENETO (-3%).

## DIMENSIONE MEDIA DELLE IMPRESE DELL'AUTOMOTIVE [2023]

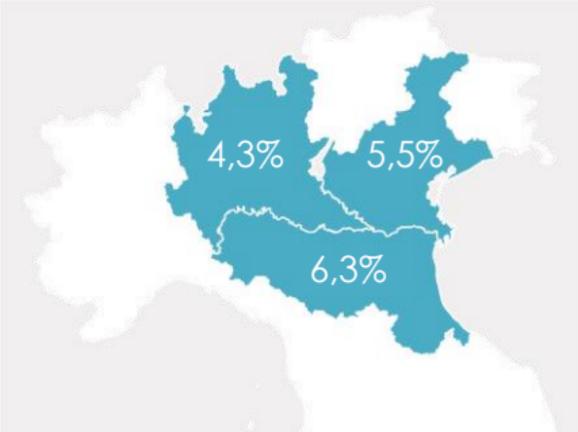


NELLE TRE REGIONI LA DIMENSIONE MEDIA DELLE AZIENDE DELL'AUTOMOTIVE È DI 3,4 ADDETTI PER IMPRESA, IN LINEA CON I DATI DEL 2014. IN EMILIA-ROMAGNA LE AZIENDE DELLA FILIERA SONO MEDIAMENTE PIÙ STRUTTURATE (4,1 ADDETTI) RISPETTO A LOMBARDIA E VENETO (3,2).

LE IMPRESE ATTIVE NELLA PRODUZIONE E NELLA COMPONENTISTICA SI CONTRADDISTINGUONO PER UNA DIMENSIONE MEDIA NETTAMENTE SUPERIORE (23,9 E 22,8 ADDETTI) RISPETTO AGLI ALTRI AMBITI DI ATTIVITÀ, NONCHÉ IN SENSIBILE CRESCITA RISPETTO AL 2014.

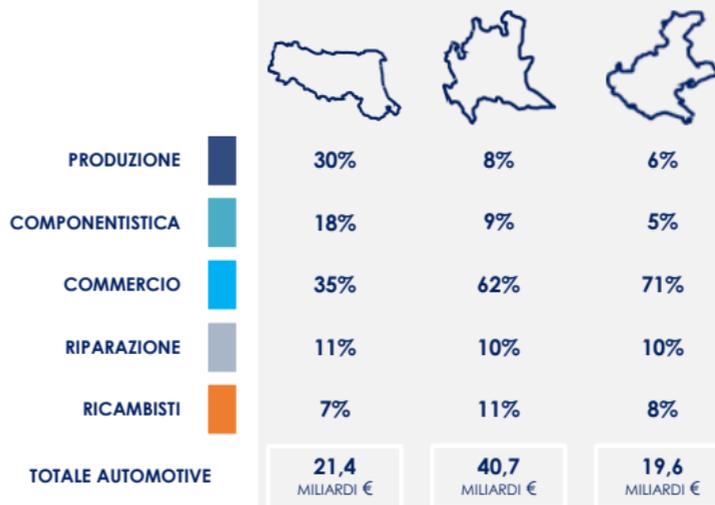
# AUTOMOTIVE: FATTURATO VICINO A 82 MILIARDI

CONTRIBUTO DELLE IMPRESE DELL'AUTOMOTIVE AL FATTURATO COMPLESSIVO REGIONALE [2021]



IL FATTURATO DELLE IMPRESE DELLA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE NELLE TRE REGIONI È STIMABILE IN 82 MILIARDI DI EURO, PARI AL 4,9% DEL FATTURATO COMPLESSIVO. ALLE AZIENDE DEL COMMERCIO È ATTRIBIBILE IL 57% DEL FATTURATO DELLA FILIERA.

IN EMILIA-ROMAGNA L'AUTOMOTIVE REALIZZA IL 6,3% DEL FATTURATO REGIONALE, GRAZIE SOPRATTUTTO AL RILEVANTE CONTRIBUTO DELLE IMPRESE DELLA PRODUZIONE (30% DEL TOTALE).



FATTURATO DELL'AUTOMOTIVE PER AMBITO DI ATTIVITÀ [2021]

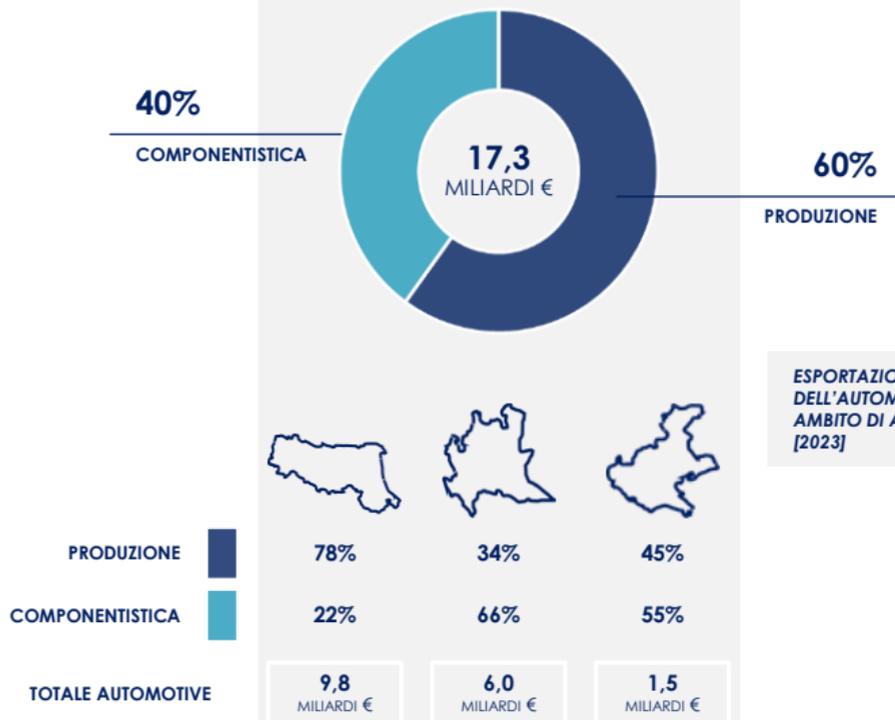
# AUTOMOTIVE: LA FILIERA VALE IL 5,2% DELL'EXPORT

## CONTRIBUTO DELL'AUTOMOTIVE AL TOTALE DELL'EXPORT REGIONALE [2023]

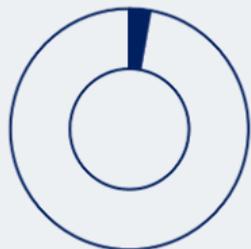


NEL 2023 IL VALORE DELLE ESPORTAZIONI DELLA FILIERA HA SUPERATO I 17 MILIARDI DI EURO, PARI AL 5,2% DEL TOTALE DELL'EXPORT DELLE TRE REGIONI.

EMERGE CHIARAMENTE LA VOCAZIONE DELL'EMILIA-ROMAGNA: QUASI 10 MILIARDI DI EXPORT (11,5% DEL TOTALE REGIONALE), PER IL 78% ATTRIBUIBILE ALLA PRODUZIONE.



## ESPORTAZIONI DELL'AUTOMOTIVE PER AMBITO DI ATTIVITÀ [2023]



**2,5%**

**IMPRESE**

**52.621**



**2,8%**

**13.701  
IMPRESE**



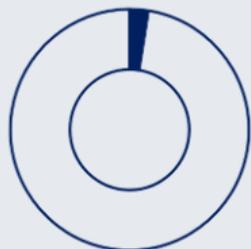
**2,4%**

**25.675  
IMPRESE**



**2,5%**

**13.245  
IMPRESE**



**5,0%**

**ADDETTI**

**398.581**



**4,7%**

**86.539  
ADDETTI**



**5,3%**

**222.298  
ADDETTI**

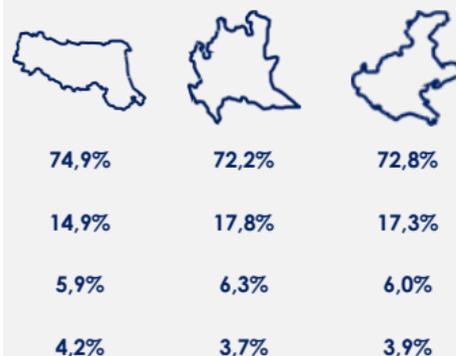
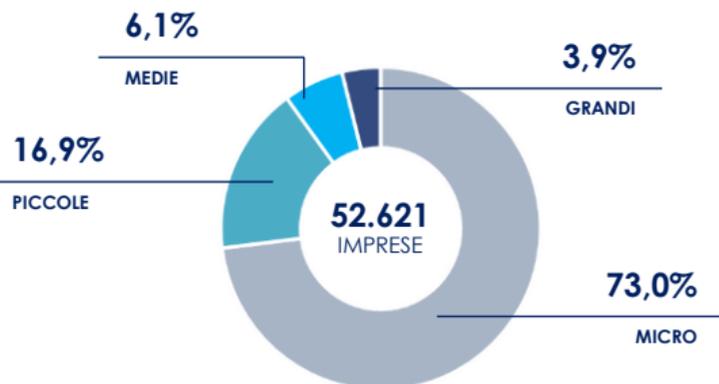


**4,6%**

**89.744  
ADDETTI**

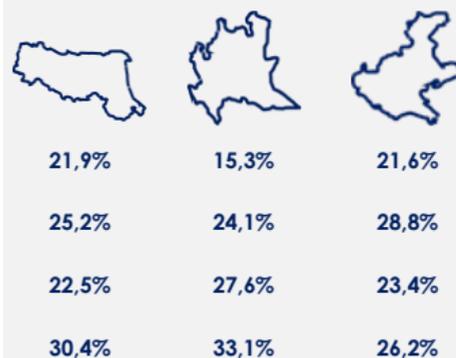
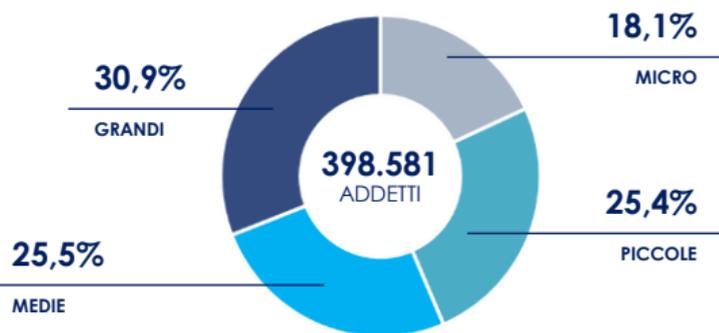
# LOGISTICA: 7 IMPRESE SU 10 SONO MICRO

FONTE: ELAB. SU DATI UFFICIO COMUNICAZIONE E STATISTICA  
CCIAA VENEZIA ROVIGO - INFOCAMERE STOCKVIEW



DISTRIBUZIONE DELLE  
IMPRESE PER CLASSE  
DIMENSIONALE [2023]

FONTE: ELABORAZIONI  
SU DATI MOVIMPRESE



DISTRIBUZIONE DEGLI  
ADDETTI PER CLASSI  
DIMENSIONALE [2023]

# LOGISTICA: IL 62% DELLE AZIENDE SONO ATTIVE NEI TRASPORTI

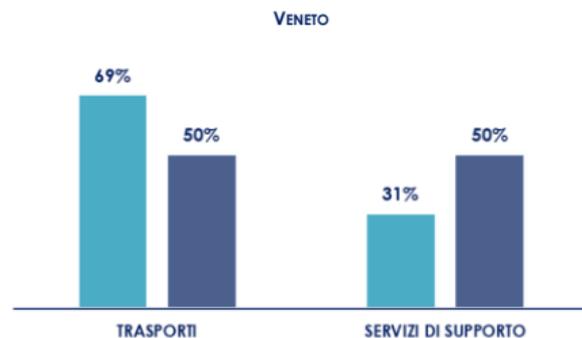
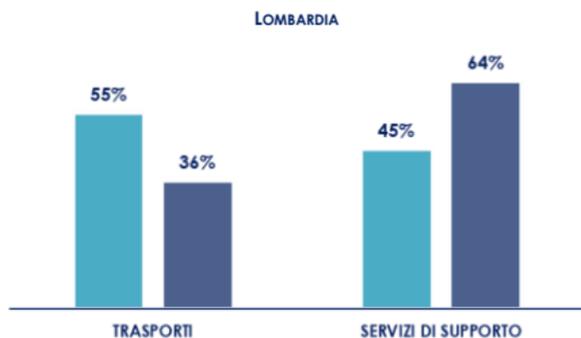
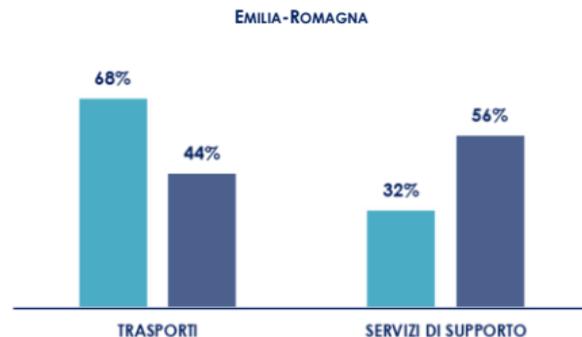
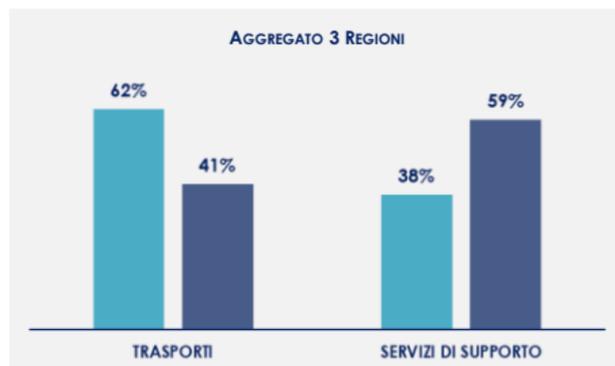
FONTE: ELAB. SU DATI UFFICIO COMUNICAZIONE E STATISTICA  
CCIAA VENEZIA ROVIGO - INFOCAMERE STOCKVIEW

## DISTRIBUZIONE DI IMPRESE E ADDETTI PER AMBITO DI ATTIVITÀ [2023]

I TRASPORTI PREVALGONO SOTTO IL PROFILO DELLA NUMEROSITÀ DI IMPRESE, PARI AL 62% DELLA FILIERA: TALE QUOTA È COMPRESA TRA IL 55% DELLA LOMBARDIA E IL 69% DEL VENETO.

DIVERSAMENTE, CON RIFERIMENTO AGLI ADDETTI, I SERVIZI DI SUPPORTO ESPRIMONO MEDIAMENTE IL 59% DELL'OCCUPAZIONE DELLA FILIERA, QUOTA CHE SI COLLOCA TRA IL 50% DEL VENETO E IL 64% IN LOMBARDIA.

IMPRESSE  
ADDETTI



# LOGISTICA: IMPRESE IN FLESSIONE, ADDETTI IN FORTE CRESCITA

## NUMERO IMPRESE NEL 2023 E VARIAZIONE RISPETTO AL 2014

TRASPORTI

9.282

-23%

14.185

-17%

9.080

-16%

32.547

-19%

SERVIZI DI  
SUPPORTO

4.419

+11%

11.490

+15%

4.165

+14%

20.074

+14%

TOTALE IMPRESE LOGISTICA

13.701

-12%

25.675

-3%

13.245

-6%

52.621

-6%

## NUMERO ADDETTI NEL 2023 E VARIAZIONE RISPETTO AL 2014

TRASPORTI

37.812

+15%

79.153

+28%

44.483

+23%

161.448

+23%

SERVIZI DI  
SUPPORTO

48.727

+23%

143.145

+34%

45.261

+28%

237.133

+31%

TOTALE ADDETTI LOGISTICA

86.539

+19%

222.298

+32%

89.744

+26%

398.581

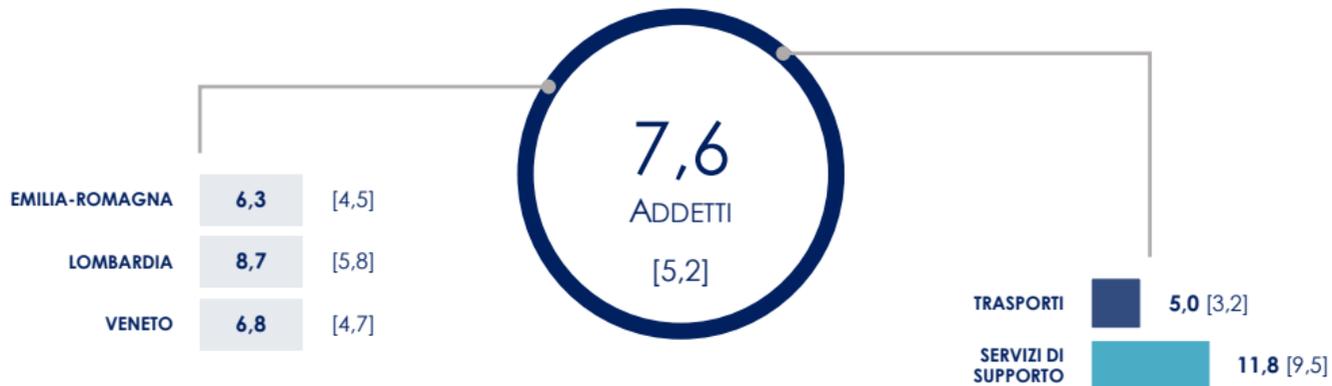
+28%

LA FILIERA DELLA LOGISTICA NELL'ULTIMO DECENNIO HA BENEFICIATO DI UN INCREMENTO RILEVANTE DEL NUMERO DI ADDETTI (+28%), A FRONTE DI UN -6% IN TERMINI DI IMPRESE.

LA FLESSIONE DELLE IMPRESE È IMPUTABILE ESCLUSIVAMENTE AI TRASPORTI (-19%), MENTRE IL NUMERO DI AZIENDE NEI SERVIZI DI SUPPORTO HA FATTO SEGNARE UN +14%.

A LIVELLO TERRITORIALE, IL CALO DELLE IMPRESE DELLA FILIERA ASSUME UNA MAGGIORE INTENSITÀ IN EMILIA-ROMAGNA (-12%), MENTRE IN LOMBARDIA IL DECREMENTO È LIMITATO A 3 PUNTI PERCENTUALI.

## DIMENSIONE MEDIA DELLE IMPRESE DELLA LOGISTICA [2023]

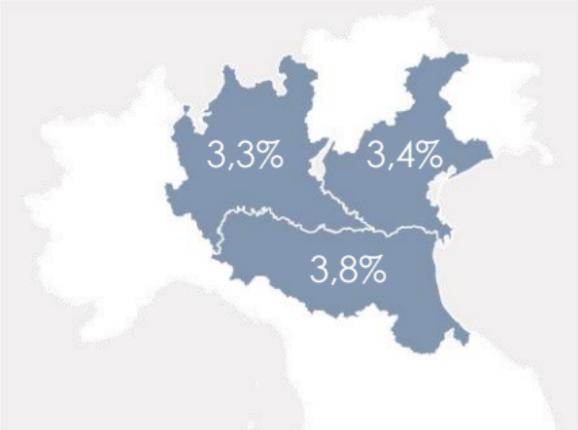


■ PRESSO LE IMPRESE DELLA LOGISTICA - NELLE TRE REGIONI - OPERANO IN MEDIA 7,6 ADDETTI, NUMERO IN CRESCITA RISPETTO AI 5,2 ADDETTI DI UN DECENNIO FA. IN LOMBARDIA LA DIMENSIONE AZIENDALE È SUPERIORE (8,7) RISPETTO A VENETO E EMILIA-ROMAGNA.

■ LE IMPRESE NEI SERVIZI DI SUPPORTO SI CARATTERIZZANO PER UNA DIMENSIONE MEDIA PIÙ CHE DOPPIA RISPETTO ALLE AZIENDE DEI TRASPORTI.

# LOGISTICA: FATTURATO A QUOTA 57 MILIARDI

## CONTRIBUTO DELLE IMPRESE DELLA LOGISTICA AL FATTURATO COMPLESSIVO REGIONALE [2021]



NELLE TRE REGIONI IL FATTURATO DELLE AZIENDE ATTIVE NELLA LOGISTICA AMMONTA A 57 MILIARDI DI EURO, PER IL 60% ATTRIBUIBILE AI SERVIZI DI SUPPORTO.

L'INCIDENZA MEDIA DEL FATTURATO DELLA LOGISTICA SUL TOTALE RISULTA PARI AL 3,4%, VALORE COMPRESO TRA IL 3,8% DELL'EMILIA-ROMAGNA E IL 3,3% DELLA LOMBARDIA.

60%

SERVIZI DI SUPPORTO

40%

TRASPORTI



## FATTURATO DELLA LOGISTICA PER AMBITO DI ATTIVITÀ [2021]

TRASPORTI

SERVIZI DI  
SUPPORTO

TOTALE LOGISTICA

44%

56%

13,0  
MILIARDI €

34%

66%

31,8  
MILIARDI €

51%

49%

12,2  
MILIARDI €

# 3

## APPROFONDIMENTO: LE FILIERE NEI TERRITORI

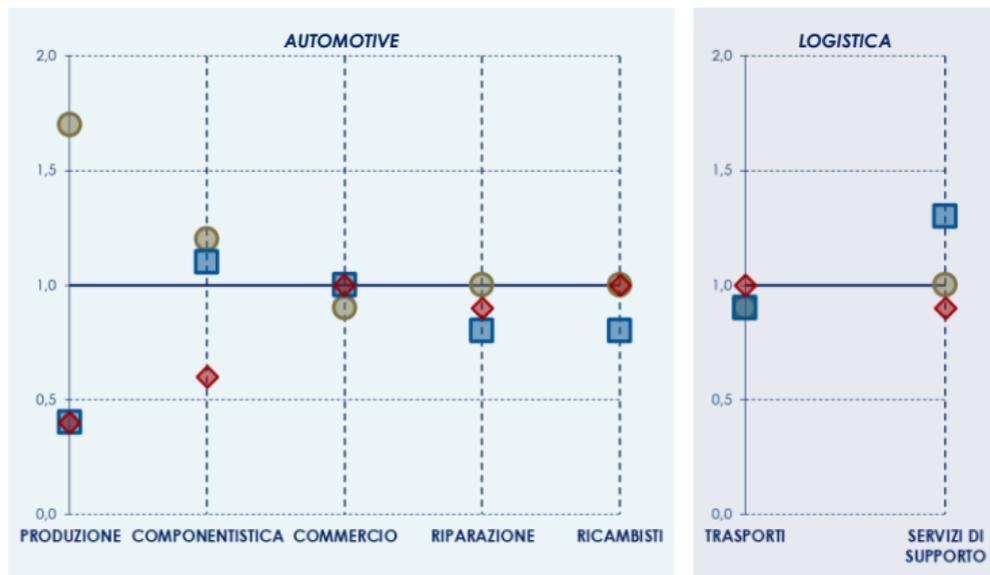


L'**INDICE DI SPECIALIZZAZIONE SETTORIALE** MISURA LA CONCENTRAZIONE TERRITORIALE DEGLI ADDETTI NELLE DIVERSE ATTIVITÀ ECONOMICHE (IN QUESTO CASO, AUTOMOTIVE E LOGISTICA). SI DEFINISCE SPECIALIZZATO IL SETTORE IN CUI TALE INDICE RISULTA **SUPERIORE A 1**.

≤ 1	NON SPECIALIZZATO
1,1 – 2	SPECIALIZZATO
> 2	MOLTO SPECIALIZZATO

● EMILIA-ROMAGNA ■ LOMBARDIA ◆ VENETO

**INDICI DI SPECIALIZZAZIONE PER AMBITO DI ATTIVITÀ:  
RIEPILOGO REGIONALE [2023]**



CON RIGUARDO ALLA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE, L'EMILIA-ROMAGNA SI CONTRADDISTINGUE PER L'ELEVATO LIVELLO DI SPECIALIZZAZIONE NELLA PRODUZIONE (1,7) E, IN MISURA PIÙ CONTENUTA, NELLA COMPONENTISTICA (1,2).

NELLA LOGISTICA, LA LOMBARDIA EMERGE PER LA SPECIALIZZAZIONE NEI SERVIZI DI SUPPORTO (1,3), MENTRE NELL'AMBITO DEI TRASPORTI SI OSSERVANO INDICI PROSSIMI AL LIVELLO MEDIO NAZIONALE IN TUTTE LE TRE REGIONI.

≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 - 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

## AUTOMOTIVE: I TERRITORI SPECIALIZZATI NELLA PRODUZIONE [2023]



≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 - 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

**AUTOMOTIVE: I TERRITORI SPECIALIZZATI  
NELLA COMPONENTISTICA [2023]**

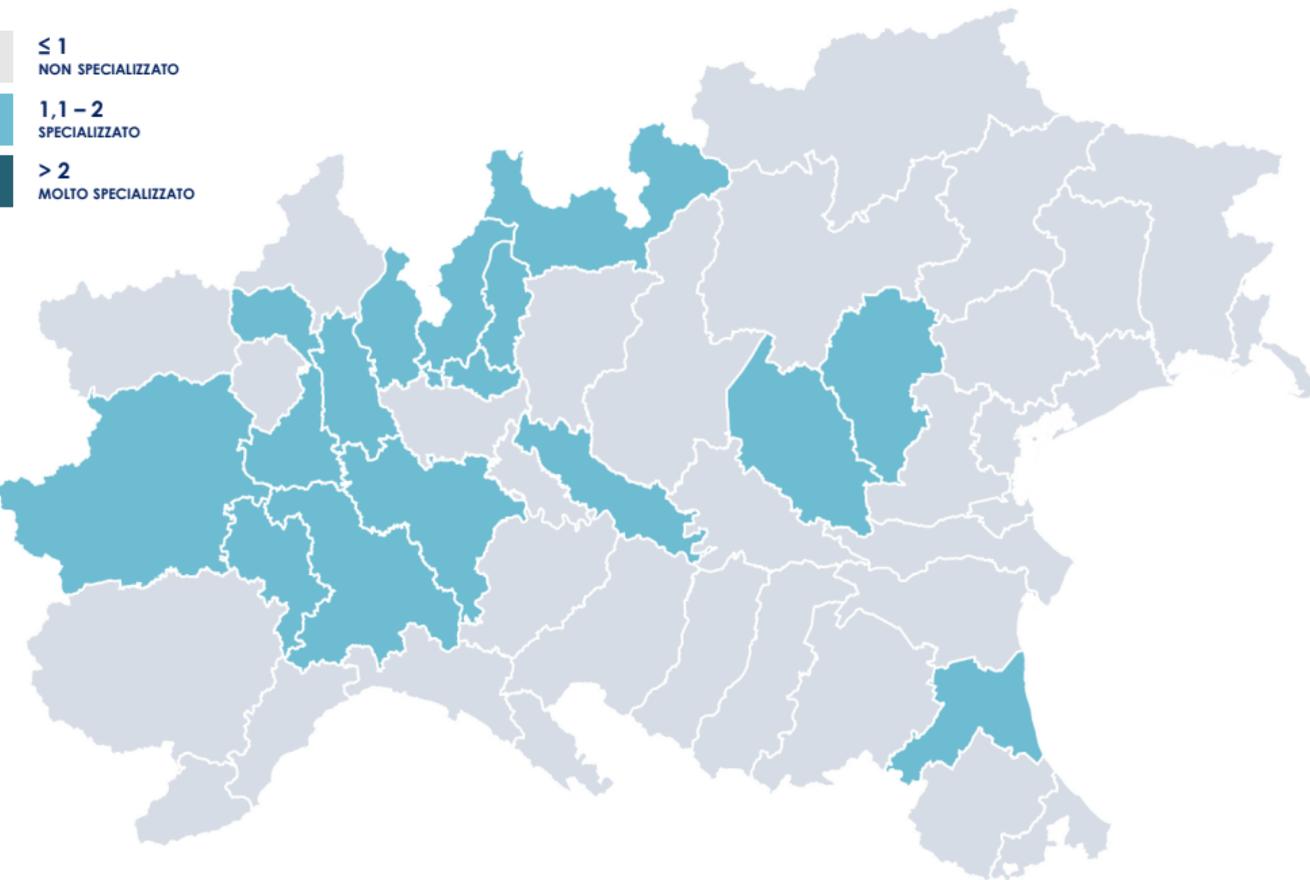


≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 - 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

**AUTOMOTIVE: I TERRITORI SPECIALIZZATI NEL COMMERCIO [2023]**



SONDRIO	1,6
ALESSANDRIA	1,5
ASTI	1,4
VARESE	1,4
PAVIA	1,4
LECCO	1,3
VERONA	1,3
VERCELLI	1,2
NOVARA	1,2
CREMONA	1,2
MONZA-BRIANZA	1,2
TORINO	1,1
VICENZA	1,1
COMO	1,1
RAVENNA	1,1

# AUTOMOTIVE: LE SPECIALIZZAZIONI NELLA RIPARAZIONE

≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 - 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

## AUTOMOTIVE: I TERRITORI SPECIALIZZATI NELLA RIPARAZIONE [2023]

PIACENZA	1,5
PAVIA	1,3
VERBANIA	1,3
SONDRIO	1,2
ASTI	1,2
TORINO	1,2
COMO	1,2
CUNEO	1,2
BIELLA	1,2
FORLÌ	1,2
IMPERIA	1,2
RAVENNA	1,1
LODI	1,1
MANTOVA	1,1
MODENA	1,1
REGGIO EMILIA	1,1

# AUTOMOTIVE: LE SPECIALIZZAZIONI TRA I RICAMBISTI

≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 - 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

## AUTOMOTIVE: I TERRITORI SPECIALIZZATI NELLE ATTIVITÀ DI RICAMBISTI [2023]



≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 – 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

## I TERRITORI SPECIALIZZATI NELL' **AUTOMOTIVE**: INDICE GENERALE [2023]



≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 – 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

LOGISTICA: I TERRITORI SPECIALIZZATI  
NEI TRASPORTI [2023]



- ≤ 1  
NON SPECIALIZZATO
- 1,1 – 2  
SPECIALIZZATO
- > 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

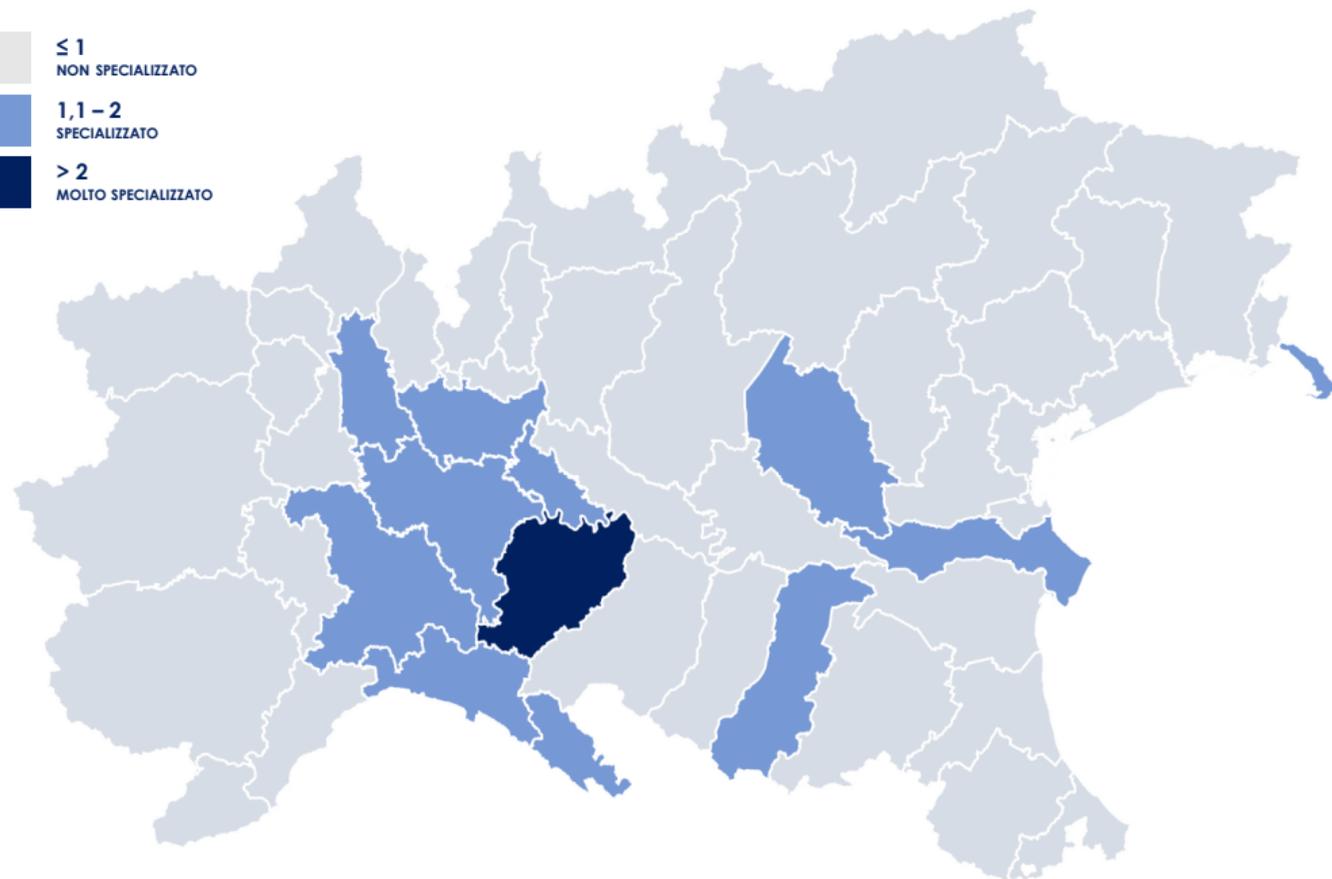
LOGISTICA: I TERRITORI SPECIALIZZATI NEI SERVIZI DI SUPPORTO [2023]



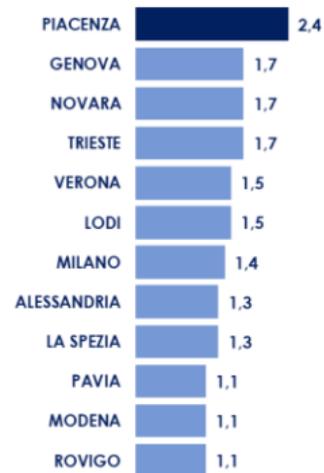
≤ 1  
NON SPECIALIZZATO

1,1 – 2  
SPECIALIZZATO

> 2  
MOLTO SPECIALIZZATO

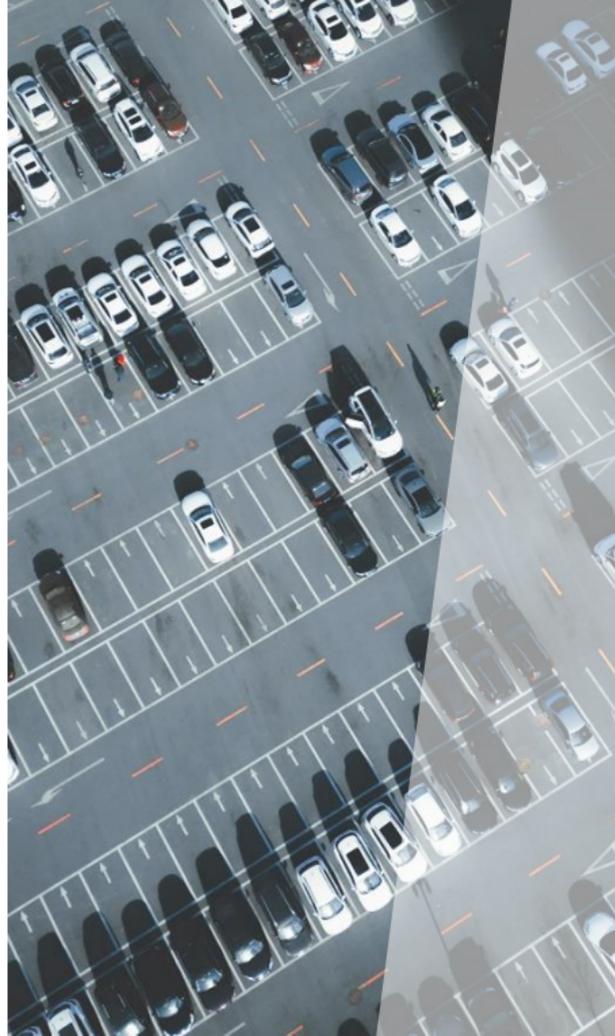


## I TERRITORI SPECIALIZZATI NELLA LOGISTICA: INDICE GENERALE [2023]



# 4

## L'AUTOMOTIVE NELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



# L'ITALIA HA IL MAGGIOR NUMERO DI AUTOMOBILI IN UE

## Legend



NELL'AMBITO DELL'UNIONE EUROPEA, L'ITALIA È IL PAESE CON IL MAGGIOR NUMERO DI AUTOMOBILI IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE (682 OGNI MILLE ABITANTI).

SI TRATTA DI UN DATO AMPIAMENTE SUPERIORE NON SOLO ALLA MEDIA UE (563), MA ANCHE RISPETTO A PAESI COME GERMANIA (578 OGNI MILLE ABITANTI) E FRANCIA (570).

## NUMERO DI AUTOMOBILI OGNI MILLE ABITANTI: PRIMI 15 PAESI IN UE [2022]

ITALIA	682
LUSSEMBURGO	673
FINLANDIA	660
CIPRO	653
ESTONIA	622
MALTA	585
POLONIA	584
REP. CECA	582
GERMANIA	578
LITUANIA	578
SLOVENIA	571
FRANCIA	570
AUSTRIA	566
SPAGNA	553
PORTOGALLO	552
MEDIA UE-27	563

eurostat

# IL 38% DELLE AUTO CIRCOLANTI È «EURO 6»

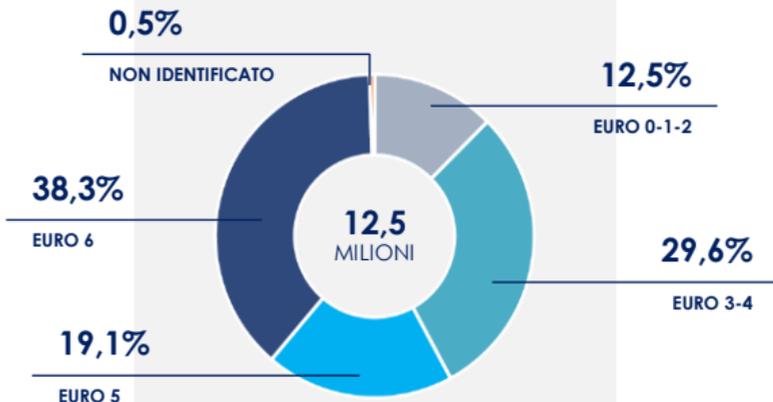
AUTOVETTURE: I NUMERI DEL PARCO CIRCOLANTE PER REGIONE [DATI 2022]



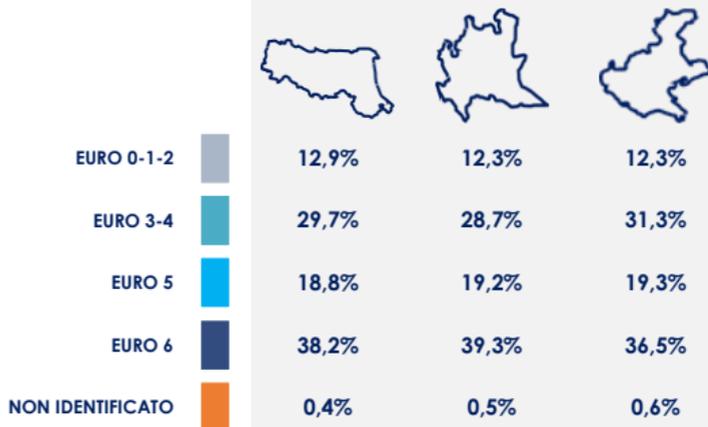
IL PARCO CIRCOLANTE IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO È COSTITUITO DA 12,5 MILIONI DI AUTOVETTURE, PARI AL 31% DEL TOTALE NAZIONALE.

LE AUTOVETTURE CLASSIFICATE NELLA CATEGORIA «EURO 6» SONO IL 38,3%, QUASI 6 PUNTI PERCENTUALI IN PIÙ RISPETTO ALLA MEDIA NAZIONALE (32,6%).

NELLE TRE REGIONI CIRCA IL 42% DELLE AUTOVETTURE CIRCOLANTI È INFERIORE AD «EURO 5»: IN PARTICOLARE, 12 AUTOVETTURE SU 100 APPARTENGONO AD UNA CLASSE INFERIORE A «EURO 3».

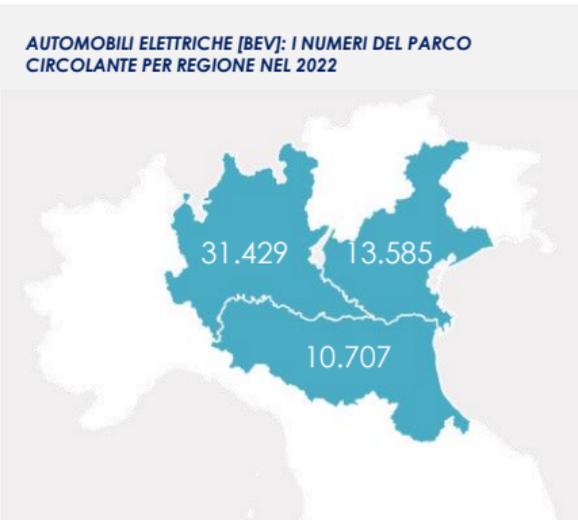


AUTOVETTURE: PARCO CIRCOLANTE PER CLASSE AMBIENTALE [2022]



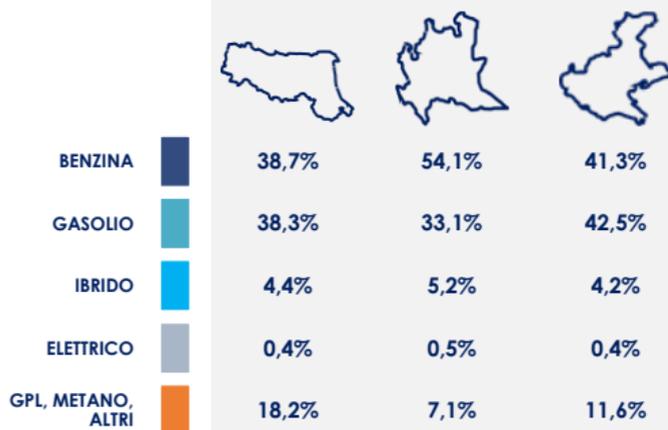
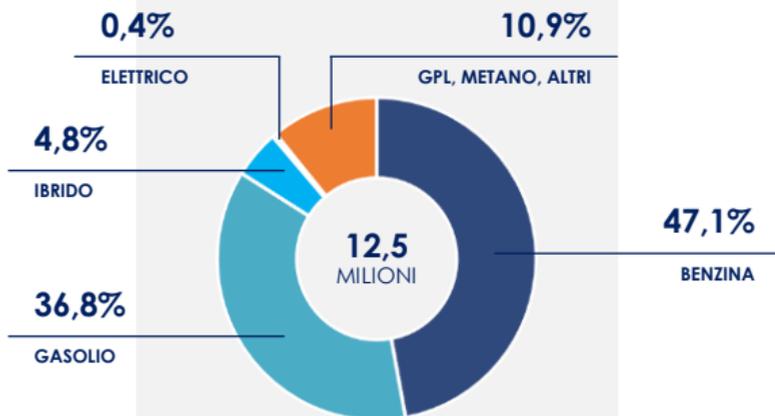
# LE AUTO ELETTRICHE SONO LO 0,4% DEL TOTALE

**AUTOMOBILI ELETTRICHE [BEV]: I NUMERI DEL PARCO CIRCOLANTE PER REGIONE NEL 2022**



NEL 2022 IL 47,1% DELLE AUTOVETTURE CIRCOLANTI NELLE TRE REGIONI È ALIMENTATO A BENZINA E IL 36,8% A GASOLIO: PERTANTO, LE AUTO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA (IBRIDO, ELETTRICO, GPL, METANO) RAPPRESENTANO IL 16,1% DEL TOTALE (ERANO IL 10,5% NEL 2015).

IN PARTICOLARE, LE 57.000 AUTOVETTURE ELETTRICHE CIRCOLANTI NELLE TRE REGIONI COSTITUISCONO APPENA LO 0,4% DEL PARCO AUTO, IN LINEA CON IL DATO NAZIONALE. LE AUTO IBRIDE, NEL LORO COMPLESSO, VALGONO IL 4,8% DEL TOTALE.



**AUTOVETTURE: PARCO CIRCOLANTE PER TIPO DI ALIMENTAZIONE [2022]**

NOTA: LA CATEGORIA «IBRIDO» INCLUDE LE AUTO NON RICARICABILI (FULL-HYBRID, MILD-HYBRID) E LE IBRIDE PLUG-IN (PHEV)

# PRIME ISCRIZIONI: EFFETTO SOSTITUZIONE IBRIDO-GASOLIO

AUTOVEICOLI: PRIME ISCRIZIONI PER TIPO DI ALIMENTAZIONE IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO



AGGREGATO TRE REGIONI

	QUOTE 2015	QUOTE 2022	SALDO
BENZINA	34,4%	32,9%	▼ 1,5%
GASOLIO	50,4%	14,7%	▼ 35,7%
IBRIDO	2,3%	39,2%	▲ 36,9%
ELETTRICO	0,1%	3,8%	▲ 3,7%
GPL, METANO, ALTRI	12,8%	9,4%	▼ 3,4%

NOTA: LA CATEGORIA «IBRIDO» INCLUDE LE AUTO NON RICARICABILI (FULL-HYBRID, MILD-HYBRID) E LE IBRIDE PLUG-IN (PHEV)

DOPO IL PICCO DEL 2019, NEGLI ANNI SUCCESSIVI IL NUMERO DI IMMATRICOLAZIONI DI NUOVE AUTOVEICOLI IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO È DIMINUITO NOTEVOLMENTE, FINO AD ATTESTARSI NEL 2022 POCO SOTTO LE 412 MILA UNITÀ (246 MILA IMMATRICOLAZIONI IN MENO RISPETTO AL 2019). IL DATO DEL 2022 È INFERIORE ANCHE RISPETTO AL LIVELLO DEL 2015 (-23%).

I DATI RELATIVI ALLE PRIME ISCRIZIONI REGISTRANO L'IMPORTANTE TENDENZA IN ATTO: LE AUTO IBRIDE HANNO CONQUISTATO QUOTE CRESCENTI DI MERCATO, PASSANDO DAL 2,3% DEL 2015 AL 39,2% DEL 2022. CONTESTUALMENTE, LA QUOTA DI NUOVE AUTO A GASOLIO SI È CONTRAITA DAL 50,4% AL 14,7%.

# PRIME ISCRIZIONI: **AUTO IBRIDE** IN CRESCITA OVUNQUE

## AUTOVETTURE: PRIME ISCRIZIONI PER REGIONE

						
	2015	2022	2015	2022	2015	2022
<b>BENZINA</b>	24,0%	26,5%	42,0%	37,1%	29,3%	30,6%
<b>GASOLIO</b>	52,6%	22,1%	47,6%	10,6%	53,9%	15,3%
<b>IBRIDO</b>	2,0%	35,5%	2,6%	41,1%	1,9%	39,2%
<b>ELETTRICO</b>	0,1%	3,4%	0,1%	3,9%	0,1%	4,3%
<b>GPL, METANO, ALTRI</b>	21,3%	12,5%	7,7%	7,3%	14,8%	10,6%
<b>TOTALE IMMATRICOLAZIONI</b>	139.214	111.107	272.255	212.379	122.853	88.432
	<b>-20%</b>		<b>-22%</b>		<b>-28%</b>	

LA CRESCITA PROROMPENTE DELLE QUOTE DI MERCATO DELLE AUTOVETTURE IBRIDE SI OSSERVA IN TUTTE LE TRE REGIONI, IN PARTICOLARE IN LOMBARDIA (41,1% NEL 2022).

PROPRIO IN LOMBARDIA, LE IMMATRICOLAZIONI DI NUOVE AUTOVETTURE DIESEL MANIFESTA LA QUOTA PIÙ CONTENUTA TRA LE TRE REGIONI (10,6% NEL 2022).

CON RIGUARDO ALLE AUTOVETTURE A BENZINA, SI REGISTRANO DINAMICHE DIVERGENTI: TRA IL 2015 E IL 2022, INFATTI, LA QUOTA DI PRIME ISCRIZIONI DI AUTO A BENZINA RISULTA IN LIEVE AUMENTO IN EMILIA-ROMAGNA E VENETO, MENTRE IN LOMBARDIA FA RISCOSTRARE UNA CONTRAZIONE DI 5 PUNTI PERCENTUALI.

ITALIA: PRIME ISCRIZIONI DI AUTOVETTURE PER TIPO DI ALIMENTAZIONE [DATI PROVVISORI]

TIPO DI ALIMENTAZIONE	ANNO 2023		PRIMI 2 MESI 2024	
	QUOTA	TREND*	QUOTA	TREND*
BENZINA	28,6%	+22,6%	30,9%	+30,1%
GASOLIO	17,5%	-6,1%	15,0%	-10,2%
IBRIDE NON RICARICABILI	36,1%	+26,2%	37,8%	+15,2%
IBRIDE PLUG-IN [PHEV]	4,4%	+2,8%	3,0%	-25,2%
AUTO ELETTRICHE [BEV]	4,2%	+35,0%	2,8%	-2,7%
GPL, METANO	9,2%	-81,3%	10,5%	+6,4%
TOTALE PRIME ISCRIZIONI	1.566.448	+19,0%	289.103	+11,7%

IBRIDE  
40,5%

RICARICABILI  
8,6%

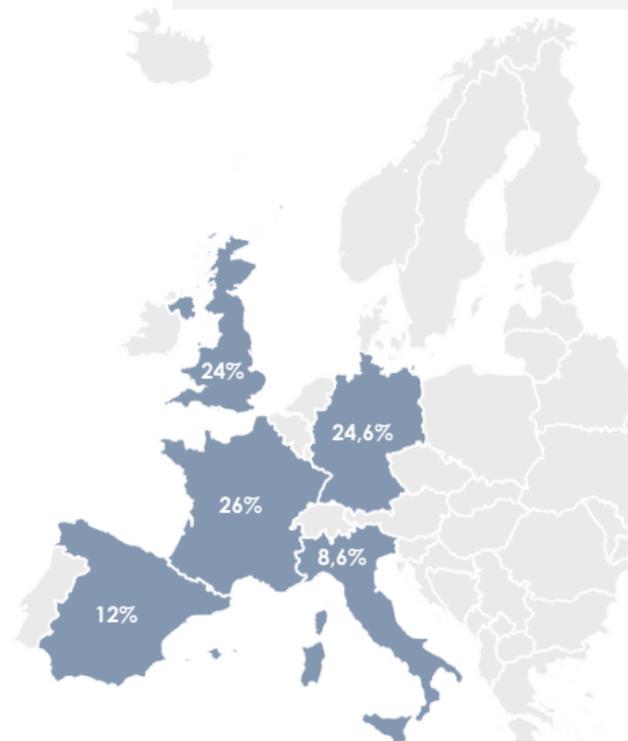
[\*] VARIAZIONE RISPETTO AL MEDESIMO PERIODO DELL'ANNO PRECEDENTE

DAI DATI PIÙ RECENTI, RIFERITI AL CONTESTO NAZIONALE, SI EVINCE UNA RIPRESA DELLE PRIME ISCRIZIONI DI AUTOVETTURE: TALE TENDENZA POSITIVA È RILEVABILE NEL 2023 (+19% SUL 2022) E NEI PRIMI DUE MESI DEL 2024 (+11,7% SU GENNAIO-FEBBRAIO 2023).

NEL 2023 LA QUOTA DI AUTOVETTURE IBRIDE È PARI AL 40,5% DELLE PRIME ISCRIZIONI, DATO SOSTANZIALMENTE CONFERMATO ANCHE A INIZIO 2024. LE AUTO ELETTRICHE, DOPO LE PERFORMANCE POSITIVE DEL 2023, NEL PRIMO BIMESTRE 2024 MANIFESTANO UNA FLESSIONE DELLE IMMATRICOLAZIONI (-2,7%), PERDENDO QUOTE DI MERCATO (DAL 4,4% AL 2,8%).

FOCALIZZANDO L'ATTENZIONE SULLE AUTO «RICARICABILI» (ELETTRICHE E IBRIDE PLUG-IN), EMERGE L'ENTITÀ DEL DIVARIO TRA L'ITALIA (8,6% DELLE PRIME ISCRIZIONI) E PAESI COME FRANCIA, GERMANIA E REGNO UNITO, NEI QUALI LE AUTO «RICARICABILI» VALGONO ABBONDANTEMENTE IL 25% DEL MERCATO.

QUOTE DI MERCATO DELLE AUTO RICARICABILI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI [2023]



FORNITE ELABORAZIONI  
SU DATI ANFA

## Auto inquinanti, stop alla vendita dal 2035: ok definitivo del Parlamento europeo

Via libera definitivo dell'Eurocamera all'accordo, raggiunto dall'Ue lo scorso novembre, sullo stop ai veicoli a benzina e diesel

FONTE: IL SOLE 24 ORE, 14-02-2023

## Auto, ok del Consiglio Ue allo stop per benzina e diesel dal 2035. L'Italia si astiene

I ministri dell'energia Ue hanno approvato il regolamento che prescrive lo stop ai motori endotermici per le auto e i furgoni nuovi a partire dal 2035

FONTE: IL SOLE 24 ORE, 28-03-2023

IL SETTORE DELLA MOBILITÀ STA VIVENDO UNA TRASFORMAZIONE SIGNIFICATIVA. IL PACCHETTO **FIT FOR 55** SI PROPONE DI INTRODURRE PROGRESSIVAMENTE **L'ADDIO AI VEICOLI A MOTORE TERMICO ENTRO IL 2035**, BENCHÉ CI SIA UN ACCESO DIBATTITO SUL POSSIBILE MANTENIMENTO DELLA VENDITA DI TALI VEICOLI ALIMENTATI CON CARBURANTI RINNOVABILI, TRA CUI I BIOCARBURANTI.

L'ATTUALE FORMULAZIONE RISCHIA DI GENERARE **GRAVI CONSEGUENZE SULL'INTERA FILIERA INDUSTRIALE**, IN PARTICOLARE SU QUELLA ARTIGIANA E DI SERVIZIO ALLA COMUNITÀ.

### FIT FOR 55: ALCUNE CRITICITÀ

QUESTIONI  
STRATEGICHE

ASPETTI  
TECNOLOGICI

QUESTIONI  
ECONOMICHE

ASPETTI PRATICI

## Il nodo automotive / La scelta green dell'Europa che penalizza il nostro Paese

La decisione di abbandonare la produzione di ogni tipo di automobile spinta da un motore a diesel o a benzina, per passare ad un sistema a trazione puramente elettrica in tempi così ristretti (entro il 2035), ci obbliga infatti a mettere in secondo piano i progressi in corso nel campo dei biocarburanti, dell'idrogeno e delle altre tecnologie che vedono l'Europa combattere ad armi pari.

Eppure vi sono sostanziali dubbi che la scelta compiuta sia la strada più conveniente per affrontare il problema del degrado del pianeta, data la quantità e la qualità di materie prime necessarie a produrre le batterie che costituiscono il motore dell'auto elettrica e dato l'elevato costo della rottamazione delle batterie stesse. Il tutto senza tenere conto dell'energia necessaria per muovere il loro peso, assai maggiore di quello di un tradizionale motore a combustione interna. Bisogna inoltre sommare a tutto questo il costo delle infrastrutture necessarie per la ricarica delle batterie, l'inquinamento provocato dalla produzione dell'energia elettrica (solo in parte generata da fonti rinnovabili) e, anche se in via di progressiva soluzione, la limitata autonomia delle auto elettriche e i loro lunghi tempi di ricarica.

In Italia il problema assume un aspetto del tutto particolare in quanto, pur essendo ormai marginali nella produzione di vetture finite, siamo un Paese di straordinaria importanza nella produzione dei componenti, la gran parte dei quali non esiste nelle vetture elettriche, che sono molto più semplici e si muovono spinte unicamente dalle costosissime batterie. Le auto elettriche non hanno infatti bisogno di filtri, valvole, testate, iniettori, monoblocchi, pompe, serbatoi e delle tante altre diavolerie che compongono un'auto spinta da motore diesel o a benzina.

Di conseguenza, nel nostro Paese, si produrrà una riduzione di oltre cinquantamila posti di lavoro e un notevole danno alla nostra bilancia commerciale, dato che siamo grandi esportatori verso le imprese automobilistiche europee. Altre risorse saranno quindi necessarie per porre rimedio a questa ulteriore conseguenza, comune a tutta Europa ma che, in Italia, assume un peso del tutto particolare. Di fronte a tutte queste considerazioni, mi chiedo se scelte così drastiche e tempi così ristretti siano la decisione migliore per proteggere il futuro del nostro pianeta.

DI ROMANO PRODI  
IL MESSAGGERO, 19-02-2023

1

L'ITALIA (E ANCHE L'EUROPA) DIVENTEREBBE SOSTANZIALMENTE IRRILEVANTE NEL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE.

2

CON IL PASSAGGIO AL FULL ELECTRIC L'ITALIA RISCHIA, ENTRO IL 2040, UNA PERDITA DI 59.000 POSTI DI LAVORO NELLE AZIENDE DELLA COMPONENTISTICA\*.

NELLE TRE REGIONI LA PERDITA NETTA DI OCCUPATI IN QUESTO COMPARTO SAREBBE DI ALMENO 22.000 UNITÀ\*.

[\*] FONTE: CLEPA, 2021  
[\*] NOSTRE PROIEZIONI

1

## QUAL È L'OBIETTIVO?

L'OBIETTIVO È QUELLO DI ABBATTERE LE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> PROVOCATE DALLA CIRCOLAZIONE DI AUTOVEICOLI? OPPURE RIDURRE L'IMPATTO AMBIENTALE COMPLESSIVO, INCLUSI I COSTI ESTERNI DI CONGESTIONE E QUELLI DERIVANTI DALLO SMALTIMENTO DEI VEICOLI E DEI LORO COMPONENTI? O, ANCORA, MINIMIZZARE L'IMPATTO ECONOMICO E AMBIENTALE DEI CICLI PRODUTTIVI?

UNA SCELTA PONDERATA DELLA SOLUZIONE OTTIMALE AL PROBLEMA DELLA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELLA MOBILITÀ PRIVATA RICHIEDEREBBE UN'ANALISI DELLE PRESTAZIONI AMBIENTALI DI CIASCUNA TECNOLOGIA, TENENDO CONTO DEL CICLO DI VITA DEL VEICOLO, DELLA MODALITÀ DI GENERAZIONE DELL'ENERGIA PRIMARIA, NONCHÉ DEI COSTI OCCUPAZIONALI E SOCIALI DELLE TECNOLOGIE E DEI LORO TEMPI DI ADOZIONE.

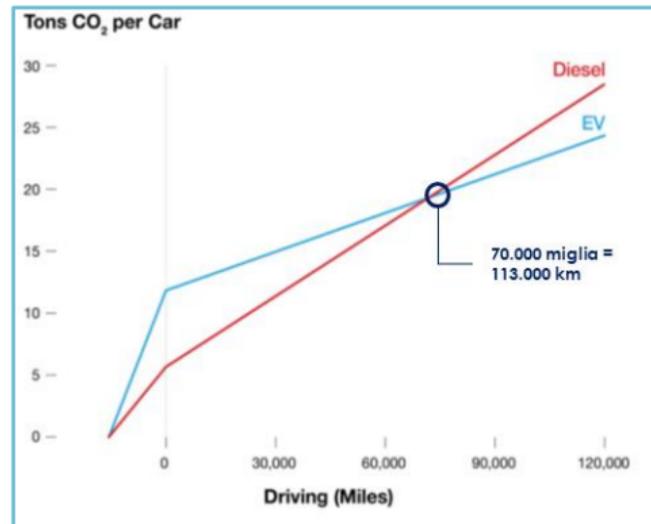
2

## L'ELETTRICO È VERAMENTE GREEN?

È STATO CALCOLATO CHE UN'AUTO DIESEL EMETTE MENO CO<sub>2</sub> DI UN VEICOLO ELETTRICO PER LE PRIME 70.000 MIGLIA PERCORSE (CIRCA 113 MILA KM); INFATTI, LA FABBRICAZIONE DI UNA BATTERIA PER LE AUTO ELETTRICHE COMPORTA L'ESTRAZIONE DI CIRCA 250 TONNELLATE DI ROCCIA.

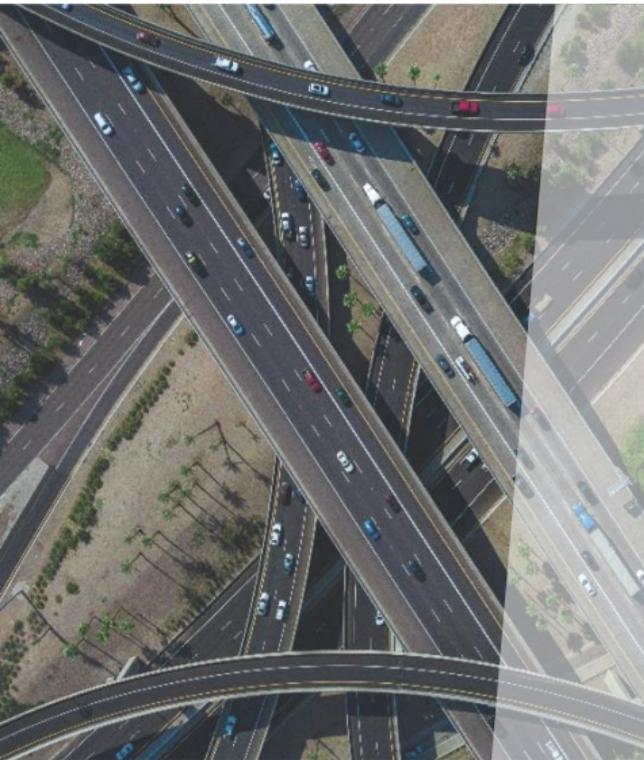
PERTANTO, A CAUSA DELL'ENERGIA UTILIZZATA NELLA FASE DI ESTRAZIONE, SU CIASCUNA AUTO ELETTRICA GRAVA UN DEBITO DI CARBONIO PARI ALL'EMISSIONE TRA 8 E 20 TONNELLATE DI CO<sub>2</sub> PRIMA ANCORA DI PERCORRERE IL PRIMO CHILOMETRO.

**CHILOMETRI DA PERCORRERE PRIMA CHE UN VEICOLO ELETTRICO EMETTA MENO CO<sub>2</sub> DI UN'AUTO DIESEL**



### FONTE

BOX 1: RUBINO, TRENTO, "IL PASSAGGIO ALL'AUTO ELETTRICA IN ITALIA", IL MULINO, 13-02-2024  
BOX 2: MILLS, "THE ENERGY TRANSITION DELUSION: A REALITY RESET", 2022



1

## **AUTO ELETTRICHE, IMMATRICOLAZIONI IN FRENATA**

LA DIFFUSIONE DELLE AUTOVEETTURE ELETTRICHE (BEV) IN ITALIA E IN EUROPA NON PROCEDE CON PARTICOLARE SLANCIO. INFATTI, NEI PRIMI DUE MESI DEL 2024 IL NUMERO DI PRIME ISCRIZIONI DI AUTO ELETTRICHE IN ITALIA È DIMINUITO DEL -2,7%, CON UNA CONSEGUENTE EROSIONE DELLA RISPETTIVA QUOTA DI MERCATO (ATTUALMENTE AL 2,8%).

2

## **MENO AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE?**

L'AZZERAMENTO DELLE VENDITE DI VEICOLI ENDOTERMICI E IBRIDI ENTRO IL 2035 COMPORTEREBBE UN CALO DEL PARCO AUTO. INFATTI, IN ASSENZA DI UNA FORTE FLESSIONE DEL PREZZO DI VENDITA DELLE AUTO ELETTRICHE, ACCOMPAGNATA DA PROFONDI MUTAMENTI DELLE CONDIZIONI DI CONTESTO, LA PIENA SOSTITUZIONE DELLA DOMANDA AGGIUNTIVA APPARE POCO PLAUSIBILE.

3

## **LA QUESTIONE DEGLI INCENTIVI**

LE MICRO E PICCOLE IMPRESE HANNO BISOGNO DI PIÙ TEMPO PER LA RICONVERSIONE E SOPRATTUTTO DI POLITICHE DI SUPPORTO PER COLMARE IL GAP CHE NON CONSENTE LORO DI PARTECIPARE PIENAMENTE AL PERCORSO DI TRANSIZIONE ECOLOGICA. INOLTRE, SENZA INCENTIVI, L'AUTO PRIVATA RISCHIA DI DIVENTARE QUASI INACCESSIBILE PER MOLTE FAMIGLIE.

### **FONTE**

BOX 1: BONACINA, SILEO, "SEL'AUTO ELETTRICA RALLENTA", LAVOCEINFO, 12-03-2024

BOX 2: RUBINO, TRENTO, "IL PASSAGGIO ALL'AUTO ELETTRICA IN ITALIA", IL MULINO, 13-02-2024



1

## POCHE COLONNINE DI RICARICA

A FRONTE DEI 40 MILIONI DI VEICOLI, IN ITALIA, VI SONO SOLO 15,7 MILIONI I POSTI AUTO: SOLO UNA PARTE DELLA POPOLAZIONE, DUNQUE, POTREBBE AVERE UNA COLONNINA DI RICARICA IN CASA, MENTRE GRAN PARTE DEI RIFORNIMENTI ELETTRICI AVVERREBBE SUL SUOLO PUBBLICO.

2

## COSTI DI ESERCIZIO ELEVATI

LA NECESSITÀ DI RICARICARE VELOCEMENTE LE AUTO CAUSEREBBE UN PROBLEMA DI COSTI. SE SI PUNTA A VEICOLI SOLO ELETTRICI, TIPICAMENTE OCCORRERÀ PUNTARE SULLE RICARICHE RAPIDE O VELOCI CHE COSTANO MOLTO DI PIÙ RISPETTO A QUELLE «LENTE». QUINDI NON C'È SOLO UNA QUESTIONE DI COSTO DI ACQUISTO MA ANCHE DI COSTO DI ESERCIZIO.

3

## L'IMPATTO SULLA RETE ELETTRICA

IN UN MONDO DEI TRASPORTI TOTALMENTE ELETTRICO, LA RETE ELETTRICA SARÀ IN GRADO DI REGGERE UN ELEVATISSIMO FABBISOGNO DI ENERGIA?

## I RISCHI PER IL SISTEMA ECONOMICO

UNA TRANSIZIONE ECOLOGICA ESCLUSIVAMENTE INCENTRATA SULL'ELETTRICO POTREBBE **IMPATTARE NEGATIVAMENTE** SULLA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO, SIA IN TERMINI DI COMPETITIVITÀ CHE DI OCCUPAZIONE.

CONCENTRARI UNICAMENTE SULL'ELETTRICO POTREBBE COMPORTARE **COSTI SOCIALI ED ECONOMICI** ECCESSIVI RISPETTO AI BENEFICI AMBIENTALI.

## SERVE UNA VISIONE PRAGMATICA

LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI E LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE SONO **OBIETTIVI PIENAMENTE CONDIVISI** E DA PERSEGUIRE.

PROPRIO PER QUESTO È FONDAMENTALE EVITARE UN APPROCCIO DOGMATICO ALLA TECNOLOGIA, ADOTTANDO INVECE UNA **VISIONE PRAGMATICA**.

OCCORRE AFFRONTARE IL TEMA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA CON UN APPROCCIO DI **NEUTRALITÀ TECNOLOGICA** CHE POSSA PERMETTERE LO SVILUPPO DI ALTRE SOLUZIONI COME I CARBURANTI RINNOVABILI, CHE DAREBBERO LA POSSIBILITÀ AI MOTORI ENDOTERMICI DI SOPRAVVIVERE.

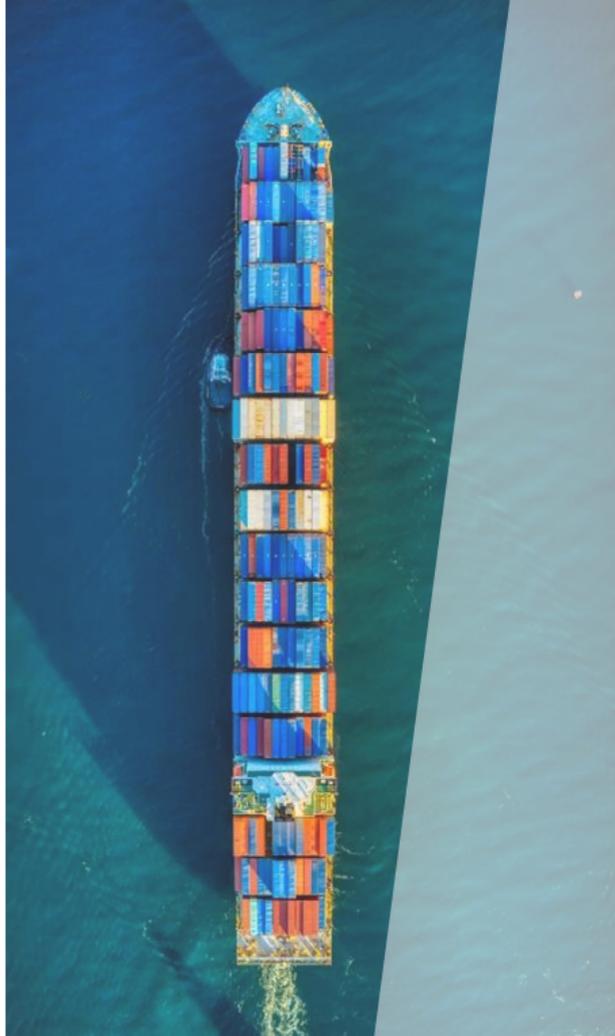
## UNA TRANSIZIONE EQUA E GIUSTA

È FONDAMENTALE CHE LA TRANSIZIONE VERSO UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE AVVENGA IN **MANIERA GRADUALE ED ACCOMPAGNATA**, CON RIFERIMENTO A TUTTE LE COMPONENTI DELLA FILIERA (PRODUZIONE, COMPONENTISTICA, AUTORIPARAZIONE).

PERTANTO, VA ASSICURATO IL FONDAMENTALE SOSTEGNO AGLI INVESTIMENTI, SIA NEL CAMPO DELLE LINEE DI PRODUZIONE E ASSISTENZA, SIA CON RIFERIMENTO ALLA **FORMAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEL PERSONALE**.

# 5

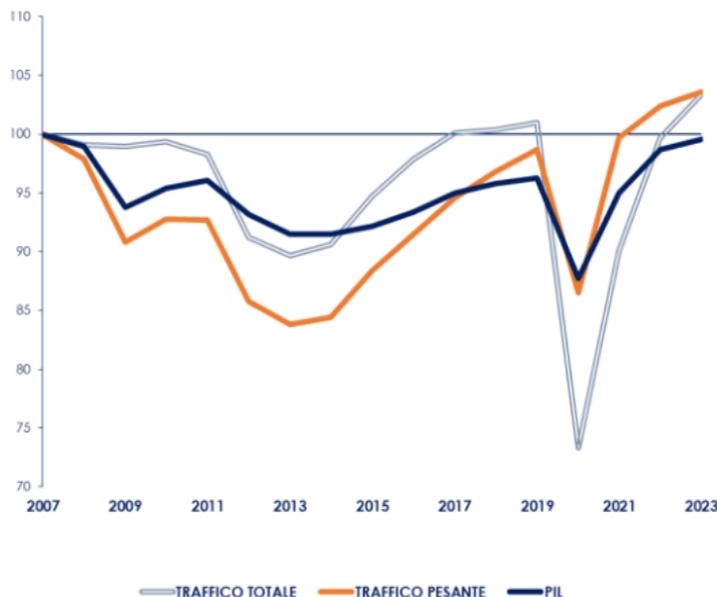
## LA LOGISTICA TRA SFIDE E CRITICITÀ



## EVOLUZIONE DEL TRAFFICO SULL'INTERA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE: CONFRONTO CON LA DINAMICA DEL PIL

NUMERO INDICE 2007 = 100

	2007-2023	2019-2023
<b>TRAFFICO TOTALE</b>	+3,4%	+2,3%
<b>TRAFFICO PESANTE</b>	+3,6%	+5,0%
<b>PIL</b>	-0,4%	+3,5%



IL TREND DEL TRAFFICO PESANTE COSTITUISCE UN TERMOMETRO DELLO (STATO DI SALUTE) DELL'ECONOMIA.

RISPETTO AL 2007, CHE STORICAMENTE RAPPRESENTA IL PICCO MASSIMO DELLA MOBILITÀ AUTOSTRADALE NONCHÉ UN ANNO PARTICOLARMENTE POSITIVO PER L'ECONOMIA ITALIANA, IL VOLUME DI TRAFFICO PESANTE È AUMENTATO DEL 3,6%, A FRONTE DI UNA LEGGERA FLESSIONE DEL PIL (-0,4%).

QUESTO TREND SI CONFERMA ANCHE NELLA FASE POST-COVID: TRA IL 2019 E IL 2023 IL TRAFFICO PESANTE SULLA RETE AUTOSTRADALE NAZIONALE È CRESCIUTO DEL 5%, MENTRE IL PIL HA FATTO SEGNARE UN +3,5%.

NOTA: I DATI DI TRAFFICO 2023 SONO IL RISULTATO DI PROIEZIONI SULLA BASE DEL TREND NEI PRIMI 11 MESI DELL'ANNO

[\*] DI VICO, "MENTRE LA GOMMA VINCE, IL FERRO ASPETTA IL PNRR", L'ECONOMIA, 04-03-2024

FONTE: ELABORAZIONI SU DATI AISCAT E ISTAT

**TRASFORMAZIONI  
 ECONOMICHE E CRESCITA  
 DEL TRAFFICO SU GOMMA\***

RUOLO DELLE FILIERE LUNGHE:  
 FORNITORI MENO (LOCALI)  
 IMPLICANO PIÙ SPOSTAMENTI

SVILUPPO DELL'E-COMMERCE,  
 CHE IN PARTE IMPATTA SUL  
 TRAFFICO AUTOSTRADALE

«EFFETTO SUPERBONUS» SULLA  
 MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI  
 SU GOMMA

# TREND DEI VOLUMI DI TRAFFICO LUNGO LE PRINCIPALI DIRETTRICI

## TOTALE VEICOLI: TRAFFICO SULLE PRINCIPALI DIRETTRICI AUTOSTRADALI E VARIAZIONE 2007-2022

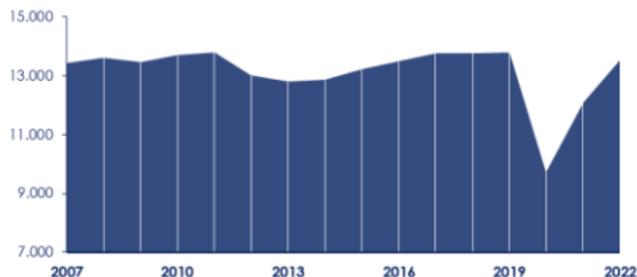
VALORI IN MILIONI DI VEICOLI-KM

CONSIDERANDO LE PRINCIPALI DIRETTRICI DI ATTRAVERSAMENTO CHE INTERESSANO EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO, SI NOTA UNA CRESCITA GENERALE A PARTIRE DAL 2014, BRUSCAMENTE INTERROTTA NEL 2020.

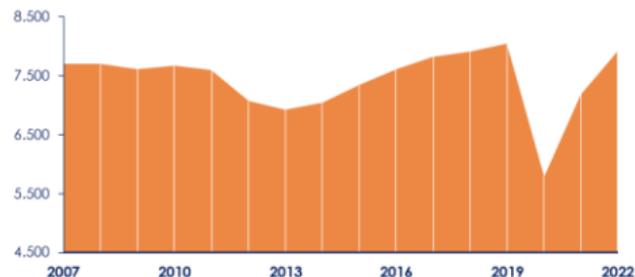
IN PARTICOLARE, RISPETTO AL 2007, LA DIRETTRICE BRENNERO-MODENA FA SEGNARE UN AUMENTO DEL 7% DEI VOLUMI DI TRAFFICO AUTOSTRADALE.

I VOLUMI DI TRAFFICO SONO SUPERIORI AL 2007 ANCHE PER LA MILANO-FIRENZE E LA TORINO-TRIESTE, MENTRE PER QUANTO CONCERNE LA DIRETTRICE PADOVA-ANCONA SI OSSERVA UN DIFFERENZIALE NEGATIVO DI 1,7 PUNTI PERCENTUALI.

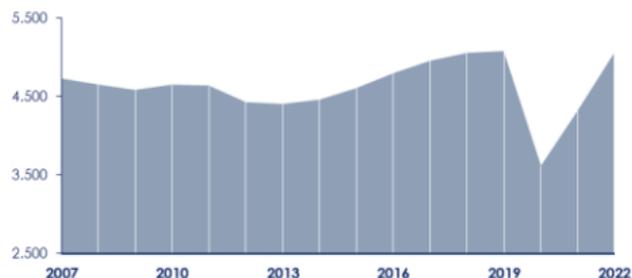
TORINO-TRIESTE [A4] +0,7%



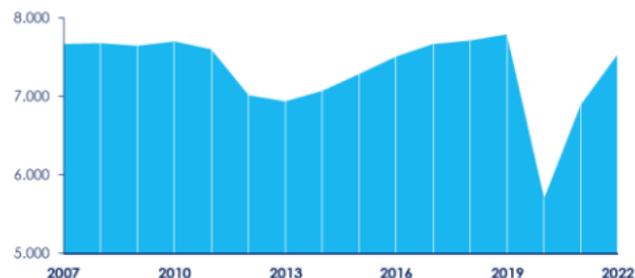
MILANO-FIRENZE [A1] +2,9%



BRENNERO-MODENA [A22] +7,0%



PADOVA-ANCONA [A13/A14] -1,7%



# VEICOLI PESANTI: LA A22 È CRESCIUTA DEL 12% IN QUINDICI ANNI

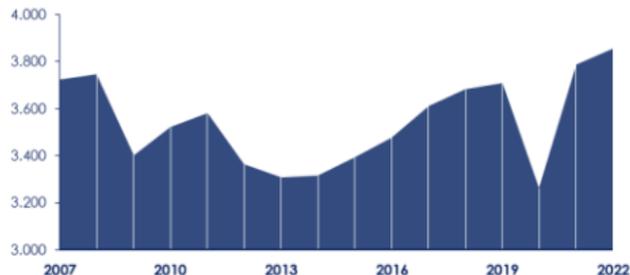
## VEICOLI PESANTI: TRAFFICO SULLE PRINCIPALI DIRETTRICI AUTOSTRADALI E VARIAZIONE 2007-2022

VALORI IN MILIONI DI VEICOLI-KM

CON RIFERIMENTO AI SOLI VEICOLI PESANTI, EMERGE SOPRATTUTTO IL RILEVANTE INCREMENTO DEI VOLUMI DI TRAFFICO NELLA DIRETTRICE BRENNERO-MODENA (+12% RISPETTO AL 2007).

ANCHE SULLA TORINO-TRIESTE (+3,5%) E SULLA MILANO-FIRENZE (+3%) I VOLUMI DI TRAFFICO RISULTANO SUPERIORI A QUELLI DI QUINDICI ANNI PRIMA; DIVERSAMENTE, LA DIRETTRICE PADOVA-ANCONA FA REGISTRARE UNA FLESSIONE DI 6 PUNTI PERCENTUALI RISPETTO AL 2007.

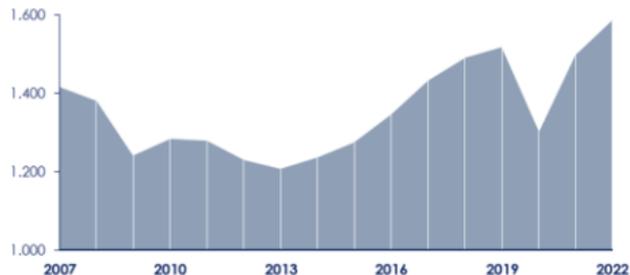
TORINO-TRIESTE [A4] +3,5%



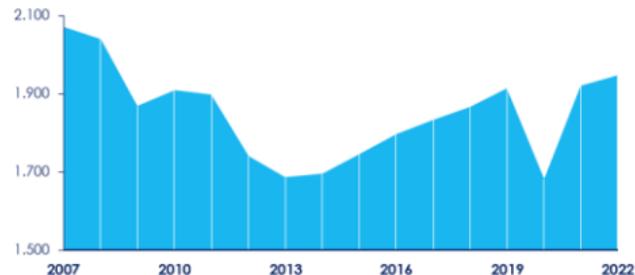
MILANO-FIRENZE [A1] +3,0%



BRENNERO-MODENA [A22] +12,0%



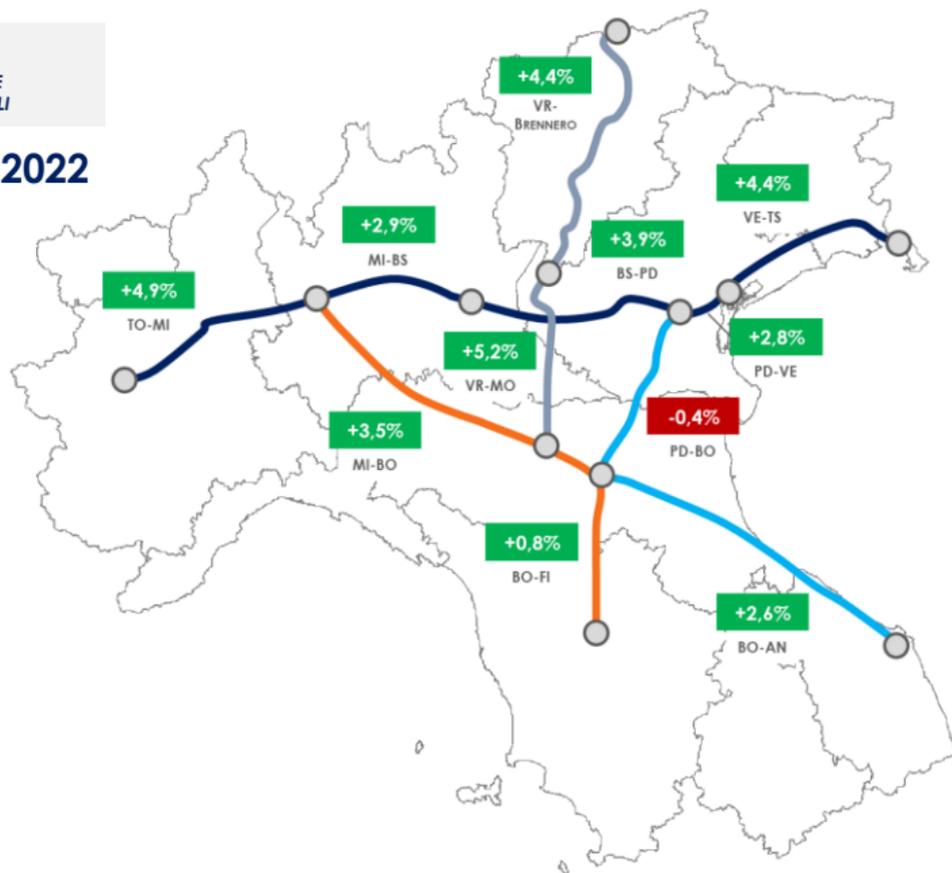
PADOVA-ANCONA [A13/A14] -6,0%



# NEL POST-COVID TRATTI AUTOSTRADALI GENERALMENTE IN CRESCITA

VEICOLI PESANTI:  
VARIAZIONE DEL TRAFFICO SULLE  
PRINCIPALI TRATTE AUTOSTRADALI

2019-2022



DIRETTRICE  
TORINO-TRIESTE

DIRETTRICE  
MILANO-FIRENZE

DIRETTRICE  
BRENNERO-MODENA

DIRETTRICE  
PADOVA-ANCONA

L'ANALISI DEI VOLUMI DI TRAFFICO PESANTE TRA IL 2019 E IL 2022 CONFERMA IL TREND DI GENERALE CRESCITA, ANCHE NELLE SINGOLE TRATTE AUTOSTRADALI.

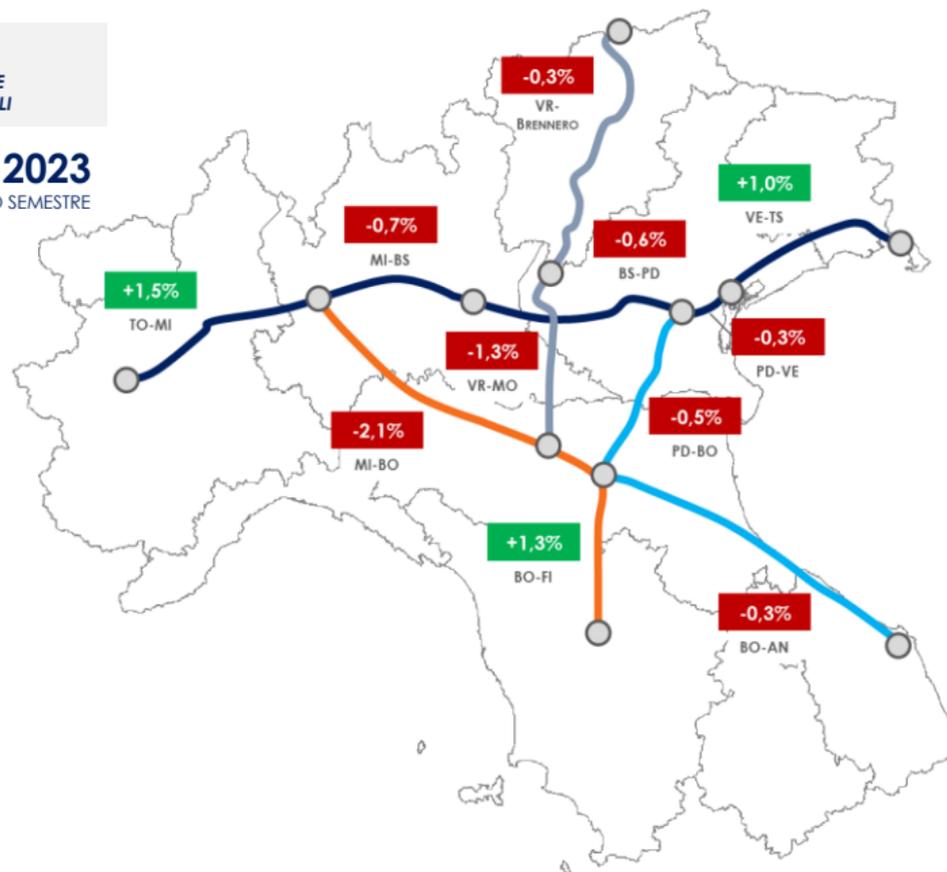
CON L'ECCEZIONE DELLA PADOVA-BOLOGNA (-0,4%), TUTTE LE TRATTE AUTOSTRADALI CONSIDERATE MANIFESTANO UN INCREMENTO DEI VOLUMI DI TRAFFICO PESANTE TRA IL 2019 E IL 2022, IN PARTICOLARE LUNGO LA A22 E L'ASSE TORINO-MILANO.

# A METÀ 2023 TRAFFICO PESANTE IN LEGGERA FRENATA

VEICOLI PESANTI:  
VARIAZIONE DEL TRAFFICO SULLE  
PRINCIPALI TRATTE AUTOSTRADALI

**2022-2023**

PRIMO SEMESTRE



DIRETTRICE  
TORINO-TRIESTE

DIRETTRICE  
MILANO-FIRENZE

DIRETTRICE  
BRENNERO-MODENA

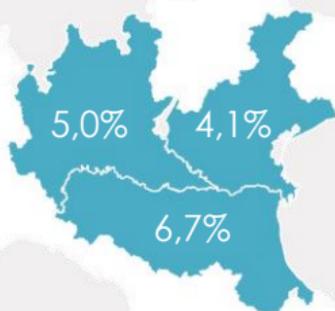
DIRETTRICE  
PADOVA-ANCONA

DIVERSAMENTE, CONSIDERANDO IL PRIMO SEMESTRE 2023 RISPETTO AL MEDESIMO PERIODO DELL'ANNO PRECEDENTE, EMERGE UN QUADRO PIÙ ARTICOLATO.

L'INCREMENTO DEI VOLUMI DI TRAFFICO È LIMITATO ALLA TORINO-MILANO, ALLA VENEZIA-TRIESTE E ALLA BOLOGNA-FIRENZE: NELLE ALTRE TRATTE AUTOSTRADALI IL TRAFFICO PESANTE È IN FLESSIONE, SOPRATTUTTO SULLA MILANO-BOLOGNA (-2,1%) E SULLA VERONA-MODENA (-1,3%).

# MOTORIZZAZIONI DIESEL PER NOVE VEICOLI INDUSTRIALI SU DIECI

QUOTA DI VEICOLI INDUSTRIALI AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA\* [DATI 2022]



3 REGIONI

5,2%

ITALIA

4,2%

COMPLESSIVAMENTE, IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO I VEICOLI INDUSTRIALI CIRCOLANTI SONO CIRCA 1,7 MILIONI (31% DEL TOTALE NAZIONALE).

I VEICOLI INDUSTRIALI APPARTENENTI ALLA CATEGORIA «EURO 6» SONO IL 30,6% DEL TOTALE, A FRONTE DEL 26,1% DEL DATO MEDIO NAZIONALE. CIRCA IL 23% DEI MEZZI È INFERIORE ALLA CLASSE «EURO 3» (N ITALIA TALE QUOTA SFIORA IL 31%).

NELLE TRE REGIONI SOLAMENTE IL 5,2% DEI VEICOLI INDUSTRIALI RIENTRA NELLE MOTORIZZAZIONI AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA. PERTANTO SI CONFERMA L'AMPIA PREVALENZA DEI MOTORI DIESEL, CHE COSTITUISCONO CIRCA IL 91% DEI VEICOLI INDUSTRIALI IN EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO.



	EMILIA-ROMAGNA	LOMBARDIA	VENETO
EURO 0-1-2	26,5%	21,1%	24,0%
EURO 3-4	31,1%	29,7%	32,8%
EURO 5	13,4%	16,1%	14,4%
EURO 6	28,6%	32,9%	28,7%
NON IDENTIFICATO	0,4%	0,2%	0,1%

VEICOLI INDUSTRIALI:  
PARCO CIRCOLANTE  
PER CLASSE AMBIENTALE  
[2022]

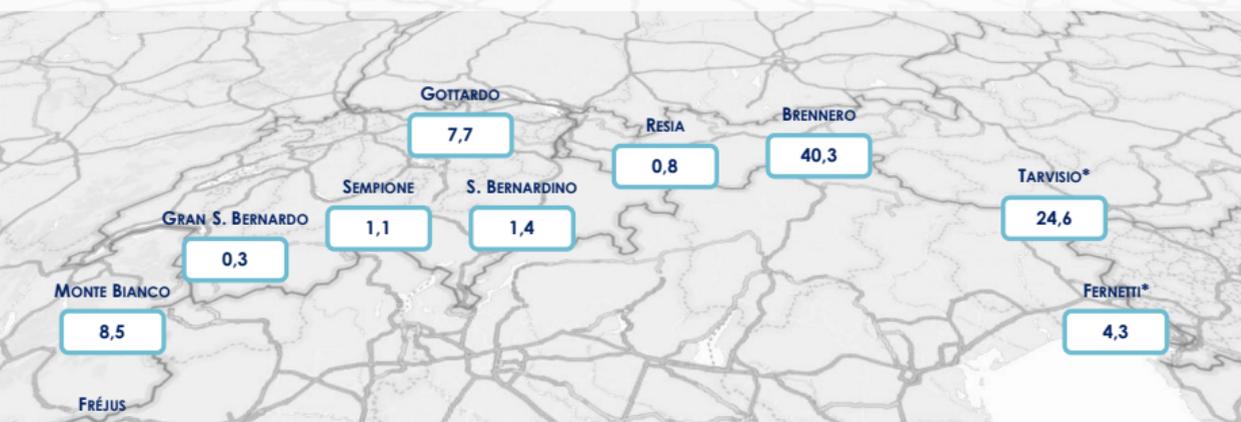
NOTA: I VEICOLI INDUSTRIALI INCLUDONO GLI AUTOCARRI PER TRASPORTO MERCI, GLI AUTOVEICOLI SPECIALI E I TRATTORI STRADALI

[\*] COMPREDONO GPL, METANO, IBRIDO ED ELETTRICO

# VALICHI: LIMITAZIONI, LAVORI E CHIUSURE

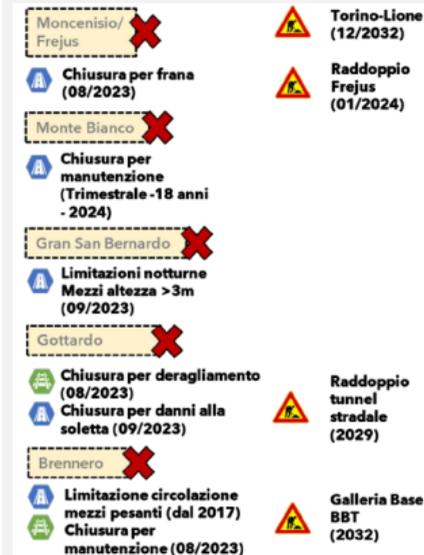
VOLUMI DI TRAFFICO STRADALE AI VALICHI ALPINI NEL 2022  
VALORI IN MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE [1]

[\*] DATI 2021



IL TRAFFICO MERCI ATTRAVERSO I VALICHI ALPINI AMMONTA A CIRCA 180 MILIONI DI TONNELLATE: IN TERMINI DI RIPARTIZIONE MODALE IL TRASPORTO STRADALE (68%) PREVALE AMPIAMENTE SULLA FERROVIA [2]. LA SOMMA DEI TRAFFICI AL BRENNERO E A TARVISIO VALE OLTRE IL 50% DEI TRAFFICI COMPLESSIVI SU GOMMA DEL SISTEMA DEI VALICHI [3].

I DIVIETI DI CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PESANTI AL BRENNERO IMPOSTI DALL'AUSTRIA, NONCHÉ UNA SERIE DI CHIUSURE DOVUTE A MANUTENZIONI PROGRAMMATE E STRAORDINARIE, RISCHIANO DI IMPATTARE NEGATIVAMENTE SULLA CAPACITÀ DI ESPORTARE DELLE TRE REGIONI, IN PARTICOLARE VERSO LA GERMANIA.



TRATTO DA: UNIONCAMERE VENETO, "LIBRO BIANCO SULLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL VENETO", 2022

FONDI

- [1] COMMISSIONE EUROPEA E CONFEDERAZIONE SVIZZERA - UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI, "OBSERVATION ET ANALYSE DES FLUX DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES TRANSALPINS. RAPPORT ANNUEL 2022"  
 [2] UNIONCAMERE VENETO, "LIBRO BIANCO SULLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DEL VENETO", 2022  
 [3] UNIONTRASPORTI

## IL TRASPORTO MERCI SU FERRO

NONOSTANTE I RISULTATI DI TRAFFICO POSITIVI (+23% TRA IL 2014 E IL 2021), LA QUOTA MODALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO SUL TOTALE DEI TRASPORTI INTERNO NON È AUMENTATA IN MANIERA SIGNIFICATIVA [1].

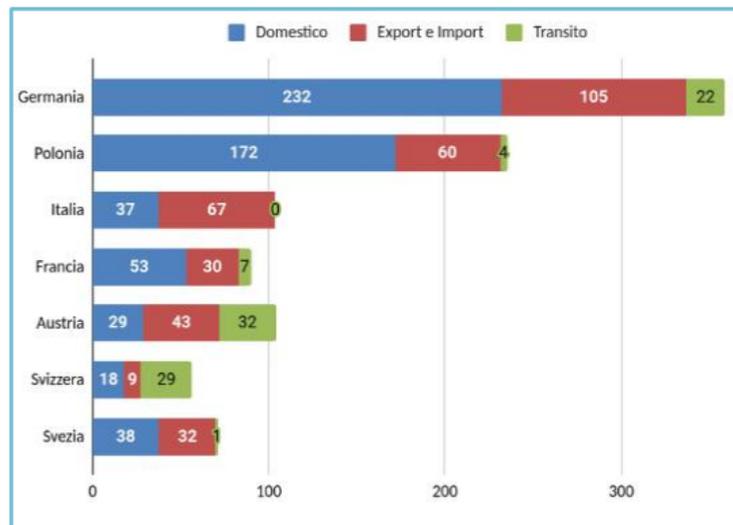
CON RIGUARDO AL SOLO TRASPORTO INTERNO, NEL 2021 LA FERROVIA IN ITALIA RAPPRESENTA UNA QUOTA DEL 12,6% DEL TRASPORTO MERCI, A FRONTE DEL 17% DELLA MEDIA UE [2].

IL TRAFFICO FERROVIARIO MERCI DELL'ITALIA È PER 2/3 INTERNAZIONALE, AL CONTRARIO DI PAESI COME GERMANIA, POLONIA E FRANCIA IN CUI PREVALE LA COMPONENTE DOMESTICA [3].

## CARATTERISTICHE DEL MODELLO PRODUTTIVO

IL PREDOMINIO DELLA GOMMA (87,3% DELLE MERCI) SUL FERRO VA INTERPRETATO ANCHE IN CONSIDERAZIONE DELLE CARATTERISTICHE DEL SISTEMA PRODUTTIVO ITALIANO. INFATTI, IL 57% DEGLI ADDETTI DEL MANIFATTURIERO È UBICATO NEL RAGGIO DI 10 CHILOMETRI DAL CASELLO AUTOSTRADALE PIÙ VICINO, QUOTA CHE SALE ALL'81% ALLARGANDO IL RAGGIO A 20 CHILOMETRI [4].

TRASPORTO FERROVIARIO MERCI PER TIPOLOGIA DI PERCORSO.  
DATI IN MILIONI DI TONNELLATE TRASPORTATE



### FONTI

[1] MIIMS, "MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI", 21-10-2022

[2] ELABORAZIONI SU DATI EUROSTAT

[3] ARRIGO, "COME TOGLIERE IL TRASPORTO MERCI DAL BINARIO MORTO", LAVOCE.INFO, 12-03-2024

[4] DI VICO, "MENTRE LA GOMMA VINCE, IL FERRO ASPETTA IL PNRR", L'ECONOMIA, 04-03-2024

## IL PNRR PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA

A SEGUITO DELLA RECENTE PROPOSTA DI REVISIONE DEL PNRR DAL PARTE DEL GOVERNO ITALIANO, VALUTATA POSITIVAMENTE DALLA COMMISSIONE EUROPEA NEL NOVEMBRE 2023, LE RISORSE DESTINATE ALL'INTERMODALITÀ E ALLA LOGISTICA INTEGRATA AMMONTANO A 3,8 MILIARDI DI EURO.

GLI INTERVENTI RIVOLTI AL MIGLIORAMENTO DELLA PORTUALITÀ VALGONO CIRCA 3,3 MILIARDI, PARI ALL'86% DELLE RISORSE DELLA COMPONENTE 2. IL MONITORAGGIO DELLE MISURE DEL PNRR INDICA RITARDI NELLA REALIZZAZIONE DI 6 INVESTIMENTI SUGLI OTTO PREVISTI.

## L'INCOGNITA SUEZ

LA RECENTE VICENDA DEGLI ATTACCHI ALLE NAVI MERCANTILI IN TRANSITO NEL MAR ROSSO RAPPRESENTA UN ELEMENTO DI CRITICITÀ NON SOLO PER I SISTEMI PORTUALI MA ANCHE PER LA COMPETITIVITÀ DI TUTTO IL SISTEMA ECONOMICO. INFATTI, L'AUMENTO DEI COSTI DOVUTO AI MAGGIORI TEMPI DI PERCORRENZA RISCHIA DI SPIAZZARE SOPRATTUTTO LE IMPRESE PIÙ PICCOLE.

## M3C2 – INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA



NOTA: LE INFORMAZIONI SULLO STATUS DELLE MISURE DEL PNRR SONO TRATTE DAL SITO OPENPNRR.IT [CONSULTATO IL 20-03-2024]

FONTE: ELABORAZIONI SU PORTALE ITALIA DOMANI E RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI [DELIBERA N. 59/2024]

## LA QUESTIONE BRENNERO

LE LIMITAZIONI IMPOSTE DALL'AUSTRIA AL TRANSITO DEI VEICOLI LUNGO L'ASSE DEL BRENNERO COSTITUISCONO UNA CRITICITÀ CHE **VA NECESSARIAMENTE RISOLTA**.

L'ASSE DEL BRENNERO È UNA **ROTTA DI VITALE IMPORTANZA** PER L'INTERSCAMBIO COMMERCIALE TRA I PAESI EUROPEI: L'ESISTENZA DI TALI RESTRIZIONI MINA LO STATO DI SALUTE DELL'ECONOMIA NAZIONALE E, IN PARTICOLARE DI EMILIA-ROMAGNA, LOMBARDIA E VENETO.

I CONSEGUENTI EXTRACOSTI OPERATIVI RISCHIANO DI **COMPROMETTERE LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO** E DEI LORO COMMITTENTI.

## INCENTIVI PER LA TRANSIZIONE

LA LETTURA DELLE STATISTICHE SUI VEICOLI COMMERCIALI FA EMERGERE UN PAIO DI ELEMENTI.

IL PRIMO: NEL TRASPORTO PESANTE ATTUALMENTE **NON ESISTONO VERE ALTERNATIVE ALLE MOTORIZZAZIONI DIESEL**.

IL SECONDO: LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO HANNO **DIFFICOLTÀ NEL SOSTENERE I COSTI CONNESSI AL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE**.

PERTANTO, LA TRANSIZIONE ECOLOGICA NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO SARÀ POSSIBILE SOLO ATTRAVERSO UNA **ADEGUATA POLITICA DI INCENTIVAZIONE ECONOMICA** A BENEFICIO DELLE AZIENDE DEL SETTORE, ANCHE E SOPRATTUTTO DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA.

## DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

IL **POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA**, ANCHE ATTRAVERSO L'USO DELLE TECNOLOGIE DIGITALI PER SBUCRATIZZARE E VELOCIZZARE LE PROCEDURE, COSTITUISCE UNA DELLE FINALITÀ DEL PNRR. TUTTAVIA, **OCCORRE RECUPERARE I RITARDI** ACCUMULATI NELLA REALIZZAZIONE DI ALCUNI INTERVENTI.

L'EFFICIENTAMENTO DELLA CATENA LOGISTICA POTREBBE SVILUPPARE LE AMPIE **POTENZIALITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE**, CONIUGANDOLE A SCELTE STRATEGICHE IMPRONTATE AD UNA **MAGGIORE SOSTENIBILITÀ**.