



CONFINDUSTRIA
Emilia-Romagna

COMMISSIONE ASSEMBLEARE
“Territorio, Ambiente, Mobilità”

PROGETTO DI LEGGE

**MISURE PER LA PROMOZIONE
DELL'ATTRATTIVA' DEL TERRITORIO
MEDIANTE INTERVENTI IN AMBITO
AEROPORTUALE E DI SOSTEGNO ALLA
LOGISTICA E ALL'INTERMODALITA'**

UDIENZA CONOSCITIVA

Bologna, 16 marzo 2026

Camilla Giannotti

Relazioni Istituzionali e Affari Legislativi

Confindustria Emilia-Romagna

PREMESSA

Il **tema dei trasporti, della logistica, e delle infrastrutture abilitanti** rappresenta un indubbio **fattore strategico per lo sviluppo competitivo dell'Emilia-Romagna**, che incide sull'attività delle aziende, sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive e sulla capacità di attrazione di turisti sul nostro territorio.

L'Emilia-Romagna ha un'economia basata sulla manifattura, che incide per più di un quarto sul PIL regionale, con un'industria fortemente vocata all'export – gli ultimi dati relativi al 2025 confermano l'ER seconda regionale italiana per valore delle esportazioni – ed un settore del turismo che contribuisce per oltre il 10% a formare il nostro PIL.

Grazie alla sua **posizione geografica**, inoltre, l'Emilia-Romagna è un nodo strategico per tutti i collegamenti nord-sud del Paese ed internazionali, posizionandosi all'interno di 3 dei 9 corridoi europei TEN-T.

Sostenere l'attrattività e la competitività dell'Emilia-Romagna e dell'economia regionale richiede quindi di lavorare su una **pianificazione integrata ed organica tra i diversi ambiti della mobilità e della logistica** al fine di essere in grado di rispondere alle esigenze di un territorio tradizionalmente aperto allo scambio e all'ospitalità.

Fino ad oggi, infatti, i temi dell'intermodalità sono stati tratti spesso come un di cui all'interno delle disposizioni di bilancio; le questioni connesse alla logistica riteniamo non siano state affrontate sempre sufficientemente coordinato e pianificato a livello regionale.

Nei suoi obiettivi dichiarati, il presente Progetto di Legge rappresenta, quindi, un positivo **cambio di paradigma nell'approcciare il tema**, che diviene oggetto di una **norma ad hoc che ne sancisce la centralità politica ed il ruolo strategico per l'attrattività e competitività territoriale, in una ottica di medio-lungo periodo**.

La decisione, inoltre, di prevedere con il presente Progetto di Legge **l'istituzione di strumenti stabili di confronto e concertazione, come la Cabina di regia per lo sviluppo infrastrutturale aeroportuale e il Tavolo permanente per la logistica sostenibile, testimonia la volontà della Regione**, condivisa da Confindustria ER, di istituzionalizzare e rendere operativi nel tempo dei consessi in cui facilitare il confronto tra attori istituzionali e stakeholder nell'ottica di definire assieme, grazie alle competenze di ciascun soggetto coinvolto, **strategie di sviluppo di lungo periodo**.

Entrando nel merito del Progetto di Legge e delle **finalità** che esso si pone, osserviamo che queste risultano essere **numerose e molto ambiziose**: favorire l'attrattività del sistema produttivo ed economico del territorio, promuovere l'intermodalità e l'accessibilità ai trasporti, la strategicità dei sistemi aeroportuali e logistici, favorire i collegamenti tra aeroporti, centri logistici, filiere produttive e distretti industriali,

favorire l'attrattività di nuovi investimenti, incoraggiare il trasporto ferroviario delle merci, aumentare la sicurezza della circolazione, qualificare la competitività delle filiere produttive e distributive, promuovere i prodotti turistici legati alle eccellenze produttive regionali.

Si tratta di **obiettivi che Confindustria Emilia-Romagna sostiene con forza da tempo e che quindi non possono che vederci concordi.**

Tuttavia, proseguendo l'analisi dell'articolato, **gli interventi che vengono previsti e le risorse che vengono stanziare, fanno emerge un disallineamento tra ambizioni strategiche e strumenti concreti – in termini di azioni e allocazione delle risorse – che il PdL mette in campo.**

L'attuale **copertura finanziaria** – come previsto dall'art. 7 – ammonta a **4 milioni di euro all'anno, per ciascuna delle annualità 2026, 2027 e 2028.**

Confindustria ER ritiene che molto **difficilmente tali limitate risorse potranno avere un impatto** nel sostenere al contempo e in modo efficace lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dell'Emilia-Romagna, il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci, lo sviluppo della logistica e quello dell'intermodalità.

Andando in dettaglio, sulla base di quanto stabilito dall'art.3 comma 2, si evince che **quasi la metà dello stanziamento annuale risulta dedicata ad una unica misura:** l'assunzione da parte della Regione ER degli oneri della tassa addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri per gli aeroporti minori.

I restanti 2 milioni, si deduce, saranno ripartiti tra un "eventuale" sostegno al funzionamento a favore degli aeroporti con un traffico annuale fino a 700.000 passeggeri - se tale misura verrà percorsa - , tra le tre misure previste all'art.5 lettere c), d), e) per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci (cosiddette misure ferro bonus regionale, sconto traccia sulla rete regionale e alleggerimento dei costi di manovra ferroviaria nei terminal multimodali) a cui si aggiunge l'obiettivo generale – senza indicazione di come verrà perseguito - di potenziare il sistema logistico regionale e la realizzazione di interventi per garantire e migliorare l'accessibilità e funzionalità multimodale degli esistenti e futuri poli logistici territoriali.

Appare evidente un **forte sottofinanziamento della Legge** e, tra le misure aventi copertura finanziaria, emerge una **sproporzionalità a scapito del settore della logistica e dell'intermodalità.**

Se la Regione intende rafforzare in modo concreto il sistema delle merci su ferro, lavorando alla costruzione di una rete logistica regionale sostenibile, capace di integrare e valorizzare i nodi intermodali e al contempo perseguire gli obiettivi di sostenibilità

ambientale, è necessario, non solo prevedere delle misure in parola, ma anche finanziarle adeguatamente.

Vista la finalità trasversale intersettoriale della legge, la Regione potrebbe attingere ad ulteriori risorse concorrenti stanziati a valere su altre missioni del bilancio, tra cui lo sviluppo sostenibile e la tutela del territorio e dell'ambiente, i trasporti e diritto alla mobilità.

NEL MERITO

Tutto quanto premesso, ribadiamo positive le finalità che la Giunta si è posta avviando questo percorso legislativo, ed intendiamo, nel seguito, offrire alcune riflessioni e contributi di maggiore dettaglio nell'intento di offrire un contributo costruttivo al confronto sulla legge in esame, nella direzione di meglio orientare e massimizzare l'impatto delle misure previste sulle imprese dell'Emilia-Romagna.

Sulla Cabina di regia per una strategia di sviluppo infrastrutturale nei territori sede degli aeroporti di Parma, Bologna, Forlì e Rimini (art. 2)

Nei prossimi anni l'industria aeroportuale prevede - al netto degli effetti che l'attuale situazione internazionale potrebbe avere sul comparto - un aumento del traffico aereo: da quanto emerge dal World Airport Traffic Forecasts 2025–2054, la domanda a lungo termine rimane infatti forte, **con un traffico passeggeri globale che dovrebbe raddoppiare entro il 2045** e raggiungere i 18,8 miliardi.

Il trend del settore rappresenta **un'opportunità di crescita che il nostro territorio deve essere in grado di cogliere al meglio** rispondendo anche alla concorrenza degli scali collocati nelle regioni limitrofe.

Data la peculiarità della nostra Regione, ove insistono 4 scali aeroportuali autonomi, **l'istituzione di una Cabina di Regia, a forte coordinamento regionale, rappresenta indubbiamente un luogo dove promuovere un efficace confronto tra i diversi enti e soggetti coinvolti e dove avviare una riflessione per individuare delle strategie di sviluppo sinergico di lungo periodo tra scali regionali e di valorizzazione dell'hub aeroportuale regionale principale.**

In merito ai soggetti che possono essere invitati alle riunioni della Cabina di Regia si suggerisce di prevedere la possibilità di invitare anche Associazioni di impresa direttamente interessate, in relazione agli argomenti trattati.

Il coinvolgimento di realtà private potrebbe, infatti, essere funzionale a promuovere strategie di sviluppo sostenibile che integrino le eccellenze produttive regionali (agroalimentari, manifatturiere, culturali e creative) con le infrastrutture di trasporto, come anche potrebbe essere funzionale a favorire nuovi investimenti, in linea con gli obiettivi generali che il PdL si pone all'art. 1.

Sulle misure per la promozione del sistema aeroportuale regionale (art.3)

Confindustria ER ritiene che in tema di infrastrutture aeroportuali l'obiettivo debba essere quello di **valutare possibili sinergie che permettano di movimentare un numero maggiore di merci e passeggeri nei prossimi anni, definendo una strategia su scala regionale che sia sostenibile nel lungo periodo.**

In questa ottica la misura prevista e finanziata relativa alla disapplicazione della tassa addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri negli aeroporti minori, **rappresenta un primo intervento, che seppur temporaneo, sta andando nell'ottica di intercettare maggiori flussi internazionali** – sia business che leisure - e di ampliare le connessioni internazionali verso le nostre destinazioni turistiche e valley tematiche.

Sul Tavolo permanente sulla logistica sostenibile (art. 4)

Confindustria Emilia-Romagna accoglie **positivamente l'istituzione di un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile**, facendo seguito alla proposta da noi avanzata alcuni anni fa - assieme ad altre Associazioni datoriali - di dare seguito all'impegno sottoscritto nel Patto per il Lavoro ed il Clima di "promuovere una logistica che persegua efficienza e competitività in un contesto di sostenibilità e dunque cercando l'efficienza tramite l'innovazione tecnologica e di processo, nonché tramite la professionalizzazione e l'aggiornamento continuo delle competenze degli operatori del settore".

Negli ultimi anni l'Emilia-Romagna, grazie alla sua posizione geografica e alla vocazione manifatturiera della sua economia ha attratto diversi investimenti nel settore della logistica. L'esplosione di nuovi modelli di consumo ha dato ulteriore impulso al settore, facendo **emergere l'esigenza di investimenti strutturali a sostegno, che richiedono la definizione di un Piano strategico della logistica, in grado di dare risposte tempestive ed efficaci a nuove occasioni di sviluppo.**

In questo quadro risulta importante **definire un orientamento regionale che funga da riferimento per pianificare l'insediamento e lo sviluppo di nuovi investimenti in logistica, anche nuovi poli logistici, dato l'impatto che questi hanno in termini di consumo di suolo e di pressione sulle infrastrutture.**

In merito a questo aspetto e alle ipotesi di revisione della disciplina urbanistica vigente evidenziamo fin d'ora, rimandando poi ogni approfondimento alle sedi opportune, **l'esigenza che la normativa urbanistica preveda in materia di investimenti della logistica un quadro di regole urbanistiche selettive e qualitative.**

La localizzazione degli insediamenti e dei poli logistici, per dimensione, impatto sulle infrastrutture e ricadute ambientali e sociali, costituisce una questione eminentemente urbanistica, che richiede criteri di pianificazione, indirizzo e coordinamento, a nostro avviso, di livello sovracomunale coerenti con una strategia di sviluppo regionale.

Confindustria ER, ribadisce, pertanto, l'opportunità di un **intervento della Regione mediante un atto di indirizzo e coordinamento tecnico volto ad orientare in modo più efficace gli investimenti nel settore.** Suggeriamo che nel confronto che verrà avviato in merito, **non si pongano misure restrittive generalizzate, ma vengano discussi ed approfonditi alcuni profili qualificanti per la localizzazione e valutazione degli insediamenti logistici**, tra cui: il rafforzamento dell'intermodalità, la connessione con la rete autostradale e la prossimità ai caselli, la sostenibilità ambientale e sociale degli interventi, con riguardo al tema del lavoro e della sicurezza.

L'evoluzione della logistica impatta, inoltre, su ulteriori ambiti trasversali, tra cui: la digitalizzazione e la decarbonizzazione del settore, il riposizionamento degli operatori, la qualificazione degli operatori, le nuove esigenze che provengono dalle imprese manifatturiere, la sicurezza sul lavoro e degli appalti.

Auspichiamo, quindi che il Tavolo permanente della logistica sostenibile possa essere il consesso in cui Regione, Associazioni datoriali e sindacati possano avviare un confronto costruttivo a 360° su queste tematiche, volto condividere scelte e obiettivi strategici da perseguire per sostenere lo sviluppo del settore.

Sulle misure per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci, lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità (art.5)

Confindustria Emilia-Romagna accoglie positivamente l'intento della Regione di **proseguire ed ampliare le misure a sostegno dello shift modale gomma-ferro** in una logica pluriennale, salvaguardando una modalità di gestione virtuosa.

Il passaggio del trasporto merci dalla gomma al ferro rappresenta, infatti, una delle sfide più urgenti per la sostenibilità ambientale e l'efficienza logistica globale.

Spostare i carichi dai camion ai treni permette di abbattere drasticamente le emissioni di CO₂ contribuendo in modo significativo agli obiettivi di decarbonizzazione.

A questo si aggiunge, inoltre, una riduzione del congestionamento autostradale, con impatti positivi in termini di sicurezza e una alternativa per fronteggiare le difficoltà che il settore dell'autotrasporto sta vivendo in termini di reperibilità di mezzi, autisti e costo dei combustibili fossili.

Tuttavia, al netto delle esternalità (inquinamento, incidenti, congestione), **il trasporto su gomma risulta essere più flessibile e maggiormente competitivo in termini di costi rispetto al ferro** su cui intervengono costi fissi elevati.

In uno scenario, come quello attuale, dove **l'instabilità internazionale ha effetti crescenti su energia, catene di approvvigionamento, trasporti, prezzi e commercio globale, e la concorrenza delle imprese è sempre più giocata sul centesimo**, se si intende sostenere il trasporto merci su ferro è fondamentale prevedere **misure che lo incentivino, andando a colmare il divario di competitività tra le due modalità, rendendo il treno un'opzione economicamente sostenibile**.

Tuttavia, per essere efficaci, tali **misure devono essere strutturali e adeguatamente finanziate**. Se un'impresa manifatturiera deve investire in un raccordo ferroviario o in nuovi processi logistici, ha bisogno della certezza di misure pluriennali che, auspichiamo, trovino continuità e copertura finanziaria anche dopo il 2028.

Circa l'adeguatezza della **copertura finanziaria** per gli anni 2026, 2027, 2028 che, da annunci della Regione, risulta essere pari a 2 milioni di euro annui, ravvisiamo, come già espresso in premessa, il **principale punto debole del provvedimento**.

Rispetto alle misure adottate in passato, la Giunta attraverso questa norma prevede ora nuove e più ampie tipologie di misure di sostegno dell'intermodalità, ma ciò non risulta accompagnato da un proporzionale incremento delle risorse stanziare.

In merito al tema delle risorse si chiede, inoltre, di meglio specificare quanto previsto all'art. 5 comma 2, circa la "possibilità di concedere contributi per un importo massimo annuo di euro 200.000 per ciascuno degli esercizi 2026, 2025, 2028". Dal testo non risulta chiaro, infatti, chi siano i destinatari dei contributi e per quali specifiche finalità sia riferito il massimale indicato.

L'art 5 comma 3 fa poi rimando a successivi atti della Giunta regionale per la definizione di criteri, beneficiari, condizioni e modalità di concessione dei contributi.

Con riferimento a questo aspetto vorremmo evidenziare fin da ora, riprendendolo poi nelle sedi opportune, come l'andamento degli incentivi del ferro bonus regionale abbia evidenziato negli ultimi anni – sulla base di una analisi effettuata dalla Regione stessa - una contrazione dei flussi di merce trasportata su ferro dettata dall'instabilità politica sia in Europa che nel Mar Rosso che ha inciso sui costi energetici, sugli

approvvigionamenti, sulle supply chain e che si è riversata sulla competitività delle imprese e sulle loro decisioni di investimento.

Oggi, il conflitto scoppiato in Medio Oriente va ad aggiungersi a questo quadro di instabilità, aggravandolo.

In questo scenario appare chiaro **le imprese che già hanno adottato e sostenuto nel tempo questa modalità di trasporto faranno fatica a continuare ad utilizzare il vettore ferroviario.**

Per questo motivo riteniamo che **misure di supporto**, come il ferro bonus, **dovranno considerare non solo treni e quantitativi incrementali di trasporto ma anche il mantenimento dei carichi attuali, valutando eventualmente la possibilità di riconoscere premialità per i clienti che operino uno switch modale a favore della ferrovia nei trasporti da loro commissionati.**

Riuscire a mantenere gli attuali volumi ed il conseguente risparmio emissivo ed energetico, rappresenta allo stato attuale un risultato di per sé, che assicura un non peggioramento dei benefici ambientali e sociali ad oggi raggiunti e che potrebbero essere messi in discussione dal clima di incertezza generato dall'attuale contesto geopolitico.

Si suggerisce, inoltre, di valutare incentivi all'utilizzo del mezzo ferroviario legati alla quantificazione delle emissioni di CO₂ evitate.

Analogamente, per quanto concerne gli **interventi volti a contribuire ad alleggerire i costi alla manovra ferroviaria**, si propone che la futura misura attuativa preveda una **priorità per il trasporto di quelle merci a minore valore aggiunto**, sulle quali il costo del trasporto incide maggiormente, o che risultino essere strategiche per il mantenimento delle rotte e dei flussi del Porto di Ravenna.

Sulla clausola valutativa (art.6)

Confindustria Emilia-Romagna ritiene apprezzabile l'introduzione di una clausola valutativa volta a monitorare l'andamento delle misure previste e l'utilizzo delle risorse stanziato al fine di poter eventualmente riorientare nel tempo azioni e risorse, nell'ottica di massimizzarne l'efficacia.

CONCLUSIONI

Il Progetto di Legge in discussione, rappresenta indubbiamente un cambio di paradigma da parte della Regione Emilia-Romagna, ponendo i temi dell'intermodalità, del sistema

aeroportuale e della mobilità delle merci e dei passeggeri quale **chiave per lo sviluppo e la competitività regionale**.

Tuttavia, pur condividendo l'impostazione di una "visione di sistema su scala regionale", gli **strumenti e le risorse appaiono essere limitati rispetto ai fini che la Giunta si prefigge**.

Gli incentivi previsti dalla norma – che si parli di aeroporti o di intermodalità – rappresentano sicuramente per le imprese un importante sostegno, nel breve periodo.

Non sfugga però che questo tipo di incentivi per essere efficaci nel tempo deve essere **supportato da un adeguato ecosistema infrastrutturale. Questo è il vero fattore abilitante**.

Tra non molto ci troveremo ad affrontare la definizione di un **nuovo PRIT** (programma regionale delle infrastrutture e dei trasporti), che per Confindustria dovrà essere **lungimirante ma anche in grado di dare risposte concrete e tempi certi alle esigenze infrastrutturali del nostro territorio**, rimaste inevase da troppi anni.

Non è questo il momento di andare in dettaglio ma vogliamo già evidenziare l'esigenza che **gli obiettivi che anche questo PdL si pone trovino riscontro in un quadro strategico più ampio**.

La logistica è parte integrante della competitività e le scelte infrastrutturali incidono direttamente sulla capacità delle imprese di esportare, attrarre investimenti, accogliere turisti.

In questi ultimi anni, e il conflitto mediorientale in corso lo testimonia ulteriormente, vediamo quanto **infrastrutture materiali e immateriali solide possano essere essenziali per garantire continuità alle catene logistiche e allo sviluppo delle nostre imprese**.

Per questo, auspichiamo che **le scelte infrastrutturali siano strettamente connesse alla politica industriale e sostenute da una programmazione credibile cui devono corrispondere risorse finanziarie certe e adeguate**.

PROPOSTE DI EMENDAMENTO

Alla luce delle osservazioni sopra riportate si propongono di seguito alcuni emendamenti correttivi al testo legislativo.

Art. 1 – Finalità

Emendamento n. 1

L'art. 1, co. 1 è integrato come segue:

“La Regione persegue lo sviluppo sostenibile socio-economico e turistico-commerciale, favorendo l’attrattività del sistema produttivo ed economico del territorio, promuovendo l’intermodalità fra il trasporto viario, ferroviario, aereo e fluvio-marittimo, nonché l’accessibilità ai trasporti. Per tali finalità essa riconosce nei sistemi aeroportuali e logistici un fattore strategico per la competitività territoriale e un’infrastruttura abilitante all’integrazione delle filiere produttive, dei principali settori economici e della competitività delle imprese regionali, favorendone l’internazionalizzazione e l’efficienza delle catene logistiche, inclusi turismo, commercio e servizi avanzati, con gli obiettivi di tutela e valorizzazione ambientale del territorio.”

Art. 2 – Cabina di regia per una strategia di sviluppo infrastrutturale nei territori sede di aeroporti

Emendamento n. 2

L'art. 2, co. 2, è integrato come segue:

“Alle riunioni della cabina di regia potranno essere invitati anche rappresentanti del MIT, di ENAC ed ENAV, nonché altri soggetti pubblici e Associazioni di impresa direttamente interessate, in relazione agli argomenti trattati.”

Art. 4 – Tavolo permanente sulla logistica sostenibile

Emendamento n. 3

L'art. 4, co. 1, è integrato come segue:

“Per promuovere e offrire supporto alle strategie di sviluppo sostenibile del sistema produttivo regionale contenute nei piani e nei programmi nazionali e regionali, nonché perseguire il potenziamento del sistema logistico regionale attraverso lo sviluppo dei

nodi intermodali e della piattaforma logistica regionale, è istituito un tavolo permanente sulla logistica sostenibile, con l'obiettivo di assicurare un efficace coordinamento tra i diversi enti e soggetti coinvolti, e formulare proposte e indirizzi alla Giunta regionale per il miglioramento dell'efficienza del sistema logistico e intermodale regionale"

Art. 5 – Misure per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci, lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità

Emendamento n. 4

L'art. 5, co. 1, è modificato come segue:

"La Regione, nel rispetto dei principi di efficienza, competitività e sostenibilità del sistema logistico a servizio delle filiere produttive regionali, sostiene e promuove:"

Emendamento n. 5

L'art. 5, co. 1, lett. b) è modificato come segue:

"b) la realizzazione di interventi atti a garantire e migliorare l'accessibilità e la funzionalità multimodale degli esistenti e dei futuri poli logistici regionali"

Nota di chiarimento:

In relazione all'art. 5, co. 2, si chiede di meglio chiarire nel testo a quale misura e destinatari afferisca il contributo di 200.000 euro e come tale importo trovi coerenza con la copertura finanziaria totale prevista dall'art.7 co. 1 e le risorse stanziare per le misure per la promozione del sistema aeroportuale regionale di cui all'art. 3 co. 2.