

Confetra: il manifesto in vista delle elezioni europee per rafforzare la Logistica italiana in Europa, l'Italia in Europa, l'Europa nel Mondo

Author : com

Date : 2 Maggio 2019

(FERPRESS) - Roma, 2 MAG - "I temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali nell'Agenda politica ed istituzionale, italiana ed europea. La connettività e l'accessibilità sono oramai divenuti i veri asset della competitività di Stati e Continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o "guerra dei dazi", di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce, sembra oramai acquisito il dato che sulle dotazioni infrastrutturali materiali o immateriali e sulla qualità delle performance della supply chain logistica vanno delineandosi i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale. Abbiamo bisogno di una Italia più autorevole in Europa, e di una Europa più forte nel Mondo".

Lo sostiene il manifesto di Confetra redatto in vista delle prossime consultazioni europee.

Il manifesto prosegue con una serie di punti che riportiamo di seguito:

BER: tutelare l'industria logistica nazionale significa anche evitare che le concentrazioni oligopolistiche tra Shipping Line finiscano per occupare l'intero spettro delle attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destino. Una nuova proroga del regime di esenzione Block Exemption Consortia Regulation post 2020, dalla DG COMP a favore delle grandi compagnie armatoriali del trasporto contenitori, è sostenibile solo in un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo e la concorrenza nel mercato della logistica inland. Supportiamo l'armamento nazionale e la bandiera, supportiamo ogni agevolazione volta a razionalizzare l'offerta di stiva delle Compagnie, supportiamo eventuali agevolazioni per gli investimenti pro green switch che esse dovranno a breve sostenere o che stanno già sostenendo, ma è indispensabile tutelare la terzietà sostanziale dell'industria della supply chain logistica rispetto ai grandi vettori del trasporto marittimo.

BRI: serve più Europa per un dialogo con la Cina più equilibrato. È contraddittorio arenare i negoziati in ambito EU - China Connectivity Platform, e poi procedere parallelamente con intese bilaterali tra Singoli Stati Membri e Pechino. Se le richieste avanzate dalla CE (reciprocità nell'apertura dei mercati e nelle politiche doganali, trasparenza negli affidamenti, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti) sono condivisi, devono valere per tutti i Paesi europei e sempre. La quasi totalità di essi ha invece già sottoscritto in diverse modalità accordi bilaterali, a vario titolo rientranti nel meta progetto BRI. Talvolta di carattere sub-regionale (Gruppo 16 + 1). Il dividi et impera non fa il gioco degli interessi economici, industriali e logistici europei.

Golden Power: in relazione a tutti gli investimenti extra comunitari in UE, occorre un Regolamento più stringente, nel merito, e uguale per tutti gli Stati Membri, nel metodo.

Infrastrutture e imprese strategiche o sensibili per l'interesse nazionale, così come per quello Comunitario, devono essere sottratte all'arbitrio puramente lucrativo delle (non) regole di mercato. Una vera politica europea di governance in questi decisivi ambiti per lo sviluppo e la crescita, appare molto più utile ed efficace di qualsivoglia scelta regressiva protezionista ispirata a dazi e barriere al libero mercato.

Codice Doganale Unionale: attuazione piena ma omogenea tra gli Stati Membri. Il livello di intensità e le modalità dei controlli, documentali o fisici, deve essere armonizzato tra i diversi Stati Membri e meglio

presidiato dalla DG TAXUD. In quest'ottica occorre tendere alla creazione di un'amministrazione doganale unica europea competente nell'intero territorio Unionale.

BREXIT: Qualsiasi sarà la scelta che le Istituzioni Britanniche e Comunitarie vorranno assumere, sarà decisivo evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione. Il Regno Unito - per storia, tradizione, economia, preevoluzioni tecnologiche (Fast Corridor). Con la DG MOVE va aperto un confronto organico sul ruolo strategico dell'Italia quale principale "confine europeo" del versante mediterraneo.

Sostenibilità Ambientale e Trasporto: Sosteniamo con forza tutte le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti non può che rappresentare l'orizzonte verso cui tendere. L'Italia è uno dei Paesi più deboli, dal punto di vista dello shift modale gomma / ferro e gomma / mare. Buoni risultati abbiamo conseguito negli ultimi due anni grazie agli incentivi Ferrobonus e Marebonus: essi vanno rinegoziati con la CE affinché siano resi permanenti e destinabili prevalentemente alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del "tutto strada".

Regole uguali per tutti. Il Pacchetto Mobilità e Autotrasporto, la Direttiva sulla Sicurezza Ferroviaria: nella legislatura che volge al termine abbiamo assistito a un impegnativo e tortuoso cammino di riforma dei temi legati all'autotrasporto che due anni fa la Commissione europea aveva promosso per la modernizzazione, la competitività e l'interconnessione della mobilità, conseguenza di una evidente spaccatura tra due blocchi di Paesi con interessi divergenti.

In una delle ultimissime sessioni plenarie del Parlamento è stato votato un compromesso che porta con sé luci e ombre. Gli aspetti negativi possono essere rimessi in discussione dal momento che i prossimi negoziati del trilatero tra le Istituzioni (quindi con una rappresentanza parlamentare e un nuovo governo espressione della futura Commissione) dovranno esprimersi sui temi in oggetto. Mentre da un lato si prende atto del compromesso raggiunto sulla nuova regolamentazione del cabotaggio che ha la finalità di evitare la concorrenza sleale nell'accesso al mercato internazionale e il relativo contributo che uno strumento quale il tachigrafo intelligente apporta, dall'altro non appare favorevole ai fini di una richiesta di efficienza e flessibilità l'applicazione delle regole del distacco dei lavoratori anche al trasporto internazionale.

Lo sviluppo dei temi della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità del sistema a livello europeo, accolti favorevolmente con l'adozione del IV pacchetto ferroviario che consentirà di uniformare i regimi normativi e tecnici e di unire i reticoli europei, possono essere da esempio per le future riforme del settore dal punto di vista del cammino condiviso intrapreso. La logistica ferroviaria può svolgere un ruolo chiave per la competitività e per la crescita economica e industriale del Paese: oltre alle regolamentazioni tecniche, nuovi strumenti di incentivazione nonché politiche industriali e innovative efficaci possono aprire nuove prospettive di sviluppo.

Governare l'Innovazione: il futuro della Logistica sarà sempre più condizionato dall'evoluzione tecnologica, digitale, telematica che governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. Su blockchain, big data, internet of things, Cybersecurity si gioca il futuro della connettività globale. L'Europa, al pari della Cina e degli Usa, deve maturare una propria policy al riguardo, deve pensarsi come player globale determinato a far valere i propri asset strategici sulle nuove Reti immateriali, deve tornare ad investire sulle tecnologie delle informazioni e sulle piattaforme.

Servizi postali: apprezzabile lo sforzo da parte della Commissione europea di aggiornare la Direttiva sui servizi postali (Direttiva n. 97/67/CE) alla luce dell'evolversi di questo settore. In questo ambito è indispensabile pervenire ad una definizione chiara e inequivocabile di "servizio postale" e di "pacco postale", aspetti sui quali l'attuale Direttiva è oggi lacunosa.

Trasporto aereo: occorre accelerare l'attuazione del progetto del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) avviato ormai 20 anni fa dalla Commissione europea al fine di migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. In particolare, determinanti sono il sostegno della crescita del traffico aereo in Europa e nel mondo - in particolare quello delle merci - mantenendo allo stesso tempo elevati standard di sicurezza aerea e riducendo l'impatto ambientale.

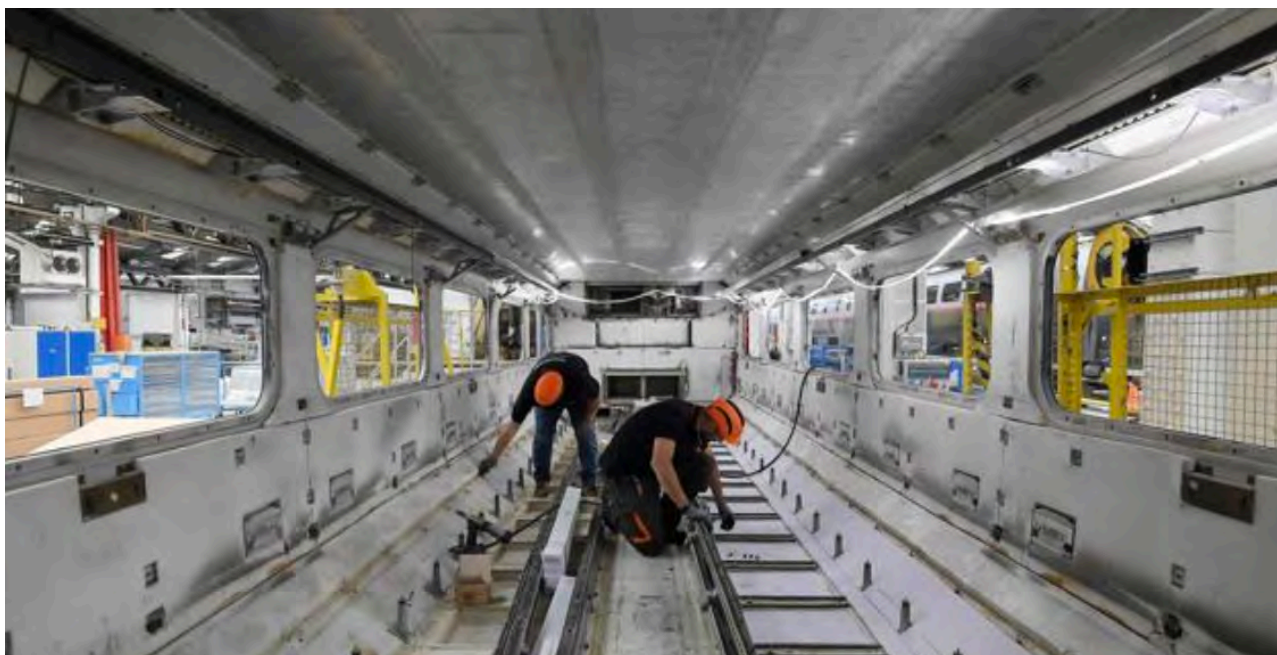
Sui temi contenuti nel Manifesto, Confetra avrà nelle prossime settimane una serie di incontri – nazionali e locali – con i principali leader delle forze politiche che si misureranno alle elezioni del prossimo 26 maggio e con molti dei candidati al nuovo Parlamento Europeo.

Si inizia questa sera, 2 maggio, in Liguria, con il presidente Marcucci e il gruppo dirigente del cluster logistico genovese, che incontreranno il vice Ministro Edoardo Rixi e Marco Campomenosi.

Analoghe iniziative saranno promosse dalle strutture territoriali di Confetra verso i candidati delle diverse circoscrizioni elettorali.

Elezioni europee, Confetra presenta il suo “manifesto” / DOWNLOAD

Genova - Confetra in vista delle prossime consultazioni europee, presenterà al mondo della politica il suo “manifesto”.



Genova - Confetra in vista delle prossime consultazioni europee, presenterà al mondo della politica il suo “manifesto”. «Sui temi contenuti nel Manifesto, Confetra avrà nelle prossime settimane una serie di incontri, nazionali e locali, con i principali leader delle forze politiche che si misureranno alle Elezioni del prossimo 26 maggio e con molti dei **candidati al nuovo Parlamento Europeo** - si legge in una nota - Si inizia questa sera, 2 maggio, in Liguria, con il presidente Marcucci ed il gruppo dirigente del cluster logistico genovese, che incontreranno il vice ministro Edoardo Rixi e Marco Campomenosi. Analoghe iniziative saranno promosse dalle strutture territoriali di Confetra verso i candidati delle diverse circoscrizioni elettorali».

[SCARICA IL MANIFESTO DI CONFETRA](#)

Confetra sottopone ai candidati al nuovo Parlamento europeo i temi più “caldi” della logistica

Oggi il primo di una serie di incontri

inforMARE - In vista delle prossime consultazioni elettorali europee in programma il 26 maggio la Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ha presentato oggi un proprio manifesto riguardante diversi temi sui quali nelle prossime settimane si confronterà in una serie di incontri con i principali leader delle forze politiche e con molti dei candidati al nuovo Parlamento europeo, il primo dei quali è in programma questa sera in Liguria tra il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, e il gruppo dirigente del cluster logistico genovese con il vice ministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, e il candidato della Lega Marco Campomenosi

Tra i temi presi in esame dal manifesto della Confetra c'è quello della proposta di proroga del regime di esenzione Block Exemption Consortia Regulation (BER) a favore delle grandi compagnie armatoriali del trasporto contenitori, a proposito del quale la Confederazione evidenzia che «tutelare l'industria logistica nazionale significa anche evitare che le concentrazioni oligopolistiche tra shipping line finiscano per occupare l'intero spettro delle attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destino». Secondo Confetra, tale proroga «è sostenibile solo in un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo e la concorrenza nel mercato della logistica inland. Supportiamo - spiega la Confederazione - l'armamento nazionale e la bandiera, supportiamo ogni agevolazione volta a razionalizzare l'offerta di stiva delle compagnie, supportiamo eventuali agevolazioni per gli investimenti pro green switch che esse dovranno a breve sostenere o che stanno già sostenendo, ma - sottolinea Confetra - è indispensabile tutelare la terzietà sostanziale dell'industria della supply chain logistica rispetto ai grandi vettori del trasporto marittimo».

Riguardo alla cinese Belt and Road Initiative (BRI), la Confetra osserva che «serve più Europa per un dialogo con la Cina più equilibrato. È contraddittorio - rileva la Confederazione italiana - arenare i negoziati in ambito EU - China Connectivity Platform, e poi procedere parallelamente con intese bilaterali tra Singoli Stati membri e Pechino. Se le richieste avanzate dalla CE (reciprocità nell'apertura dei mercati e nelle politiche doganali, trasparenza negli affidamenti, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti) sono condivisi, devono valere per tutti i Paesi europei e sempre. La quasi totalità di essi ha invece già sottoscritto in diverse modalità accordi bilaterali, a vario titolo rientranti nel meta progetto BRI. Talvolta di carattere sub-regionale (Gruppo 16 + 1). Il divide et impera non fa il gioco degli interessi economici, industriali e logistici europei».

Inoltre, per Confetra, per tutti gli investimenti extra comunitari in UE «occorre un Regolamento più stringente, nel merito, e uguale per tutti gli Stati membri, nel metodo. Infrastrutture e imprese strategiche o sensibili per l'interesse nazionale, così come per quello comunitario - evidenzia la Confederazione - devono essere sottratte all'arbitrio puramente lucrativo delle (non) regole di mercato. Una vera politica europea di governance in questi decisivi ambiti per lo sviluppo e la crescita, appare molto più utile ed efficace di qualsivoglia scelta regressiva protezionista ispirata a dazi e barriere al libero mercato».

Confetra esorta anche ad una «attuazione piena ma omogenea» tra gli Stati membri del Codice Doganale dell'UE e circa l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea la Confederazione osserva che, «qualsiasi sarà la scelta che le istituzioni britanniche e comunitarie vorranno assumere, sarà decisivo evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione».

In merito al completamento e sviluppo della rete infrastrutturale europea, Confetra rileva che, «dopo aver sostenuto una prima stagione di interventi volti a favorire le connessioni interne tra gli Stati membri, soprattutto per le aree in ritardo di sviluppo, e dopo aver varato ed ormai quasi completato il processo di collegamento intraeuropeo attraverso la politica dei Corridoi, è ora venuto il momento di porsi strutturalmente il tema delle connessioni tra l'UE e i mercati globali, a cominciare dai fronti Orientale (Eurasia e Cina) e Mediterraneo (Paesi della Sponda Sud e Africa).

L'aggiornamento delle Reti TEN-T previsto nel 2023 - per Confetra - dovrà essere l'occasione per ridiscutere di Rete Globale, Rete Centrale, nodi core e comprehensive, finalizzazione dei fondi CEF, valorizzazione di esperienze innovative ed immateriali fondate sulle evoluzioni tecnologiche (Fast Corridor). Con la DG MOVE - sottolinea la Confederazione - va aperto un confronto organico sul ruolo strategico dell'Italia quale principale "confine europeo" del versante mediterraneo».

Tra gli altri temi toccati dal manifesto c'è quello della sostenibilità ambientale e dei trasporti, con Confetra che conferma il proprio sostegno a tutte le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale e che sottolinea i buoni risultati conseguiti negli ultimi due anni grazie a Ferrobonus e Marebonus, incentivi - evidenzia la Confederazione che «vanno rinegoziati con la CE affinché siano resi permanenti e destinabili prevalentemente alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del "tutto strada"». (2/1)

Elezioni europee: da Confetra un manifesto per la logistica italiana



In vista delle prossime elezioni europee in programma il 26 maggio, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) ha pubblicato [un manifesto](#) con una serie di segnalazioni e richieste rivolti ai candidati delle varie forze politiche e inerenti le criticità da risolvere nel comparto del trasporto merci.

“I temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali nell’agenda politica e istituzionale, italiana ed europea. La connettività e l’accessibilità sono oramai divenuti i veri asset della competitività di Stati e continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o ‘guerra dei dazi’, di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce, sembra oramai acquisito il dato che sulle dotazioni infrastrutturali materiali o immateriali e sulla qualità delle performance della supply chain logistica vanno delineandosi i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale” afferma Confetra in una nota.

Nel manifesto rivolto ai candidati al Parlamento Europeo un paragrafo è dedicato al trasporto aereo: “Occorre accelerare – si legge [nel manifesto](#) – l’attuazione del progetto del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) avviato ormai 20 anni fa dalla Commissione europea al fine di migliorare l’efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. In particolare, determinanti sono il sostegno della crescita del traffico aereo in Europa e nel mondo – in particolare quello delle merci – mantenendo allo stesso tempo elevati standard di sicurezza aerea e riducendo l’impatto ambientale”.

Leggi [il Manifesto di Confetra](#) rivolto ai candidati alle Elezioni europee

Verso le Elezioni Europee 2019

Un Manifesto per rafforzare la Logistica italiana in Europa, l'Italia in Europa, l'Europa nel Mondo



La Connettività ha sostituito la divisione come nuovo paradigma dell'organizzazione globale. La raffigurazione delle nostre infrastrutture ci dice molto di più del funzionamento del mondo che non le cartine politiche con i loro confini. La vera mappa del mondo non dovrebbe rappresentare soltanto gli stati, ma anche le metropoli, le autostrade, le ferrovie, le pipeline, i porti, i cablaggi per internet e gli altri simboli della nostra nascente civiltà di network globali»

Parag Khanna, Connectography Le mappe del futuro ordine mondiale, 2016

I temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali nell'Agenda politica ed istituzionale, italiana ed europea. La connettività e l'accessibilità sono oramai divenuti i veri asset della competitività di Stati e Continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o "guerra dei dazi", di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce, sembra oramai acquisito il dato che sulle dotazioni infrastrutturali materiali o immateriali e sulla qualità delle performance della supply chain logistica vanno delineandosi i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale.

Abbiamo bisogno di una Italia più autorevole in Europa, e di una Europa più forte nel Mondo.

BER: tutelare l'industria logistica nazionale significa anche evitare che le concentrazioni oligopolistiche tra Shipping Line finiscano per occupare l'intero spettro delle attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destino. Una nuova proroga del regime di esenzione Block Exemption Consortia Regulation post 2020, dalla DG COMP a favore delle grandi compagnie armatoriali del trasporto contenitori, è sostenibile solo in un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo e la concorrenza nel mercato della logistica inland. Supportiamo l'armamento nazionale e la bandiera, supportiamo ogni agevolazione volta a razionalizzare l'offerta di stiva delle Compagnie, supportiamo eventuali agevolazioni per gli investimenti pro green switch che esse dovranno a breve sostenere o che stanno già sostenendo, ma è indispensabile tutelare la terzietà sostanziale dell'industria della *supply chain* logistica rispetto ai grandi vettori del trasporto marittimo.

BRI: serve più Europa per un dialogo con la Cina più equilibrato. È contraddittorio arenare i negoziati in ambito EU - China Connectivity Platform, e poi procedere parallelamente con intese bilaterali tra Singoli Stati Membri e Pechino. Se le richieste avanzate dalla CE (reciprocità nell'apertura dei mercati e nelle politiche doganali, trasparenza negli affidamenti, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti) sono condivisi, devono valere per tutti i Paesi europei e sempre. La quasi totalità di essi ha invece già sottoscritto in diverse modalità accordi bilaterali, a vario titolo rientranti nel meta progetto BRI. Talvolta di carattere sub-regionale (Gruppo 16 + 1). Il dividi et impera non fa il gioco degli interessi economici, industriali e logistici europei.

Golden Power: in relazione a tutti gli investimenti extra comunitari in UE, occorre un Regolamento più stringente, nel merito, e uguale per tutti gli Stati Membri, nel metodo. Infrastrutture e imprese strategiche o sensibili per l'interesse nazionale, così come per quello Comunitario, devono essere sottratte all'arbitrio puramente lucrativo delle (non) regole di mercato. Una vera politica europea di governance in questi decisivi ambiti per lo sviluppo e la crescita, appare molto più utile ed efficace di qualsivoglia scelta regressiva protezionista ispirata a dazi e barriere al libero mercato.

Codice Doganale Unionale: attuazione piena ma omogenea tra gli Stati Membri. Il livello di intensità e le modalità dei controlli, documentali o fisici, deve essere armonizzato tra i diversi Stati Membri e meglio presidiato dalla DG TAXUD. In quest'ottica occorre tendere alla creazione di un'amministrazione doganale unica europea competente nell'intero territorio Unionale.

BREXIT: Qualsiasi sarà la scelta che le Istituzioni Britanniche e Comunitarie vorranno assumere, sarà decisivo evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione. Il Regno Unito - per storia, tradizione, economia, persino lingua - non potrà mai essere considerato per l'Italia e per l'Europa al pari di un qualsiasi Stato Terzo.

TEN T Network e CEF: dopo aver sostenuto una prima stagione di interventi volti a favorire le connessioni interne tra gli Stati Membri, soprattutto per le aree in ritardo di sviluppo, e dopo aver varato ed ormai quasi completato il processo di collegamento intraeuropeo attraverso la politica dei Corridoi, è ora venuto il momento di porsi strutturalmente il tema delle connessioni tra l'UE e i mercati globali. A cominciare dai fronti Orientale (Eurasia e Cina) e Mediterraneo (Paesi della Sponda Sud e Africa). L'aggiornamento delle Reti Ten T previsto nel 2023, dovrà essere l'occasione per ridiscutere di Rete Globale, Rete Centrale, nodi core e comprehensive, finalizzazione dei fondi CEF, valorizzazione di esperienze innovative ed immateriali fondate sulle evoluzioni tecnologiche (Fast Corridor). Con la DG MOVE va aperto un confronto organico sul ruolo strategico dell'Italia quale principale "confine europeo" del versante mediterraneo.

Sostenibilità Ambientale e Trasporto: Sosteniamo con forza tutte le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Abbattere le emissioni di CO₂ e delle altre sostanze maggiormente inquinanti non può che rappresentare l'orizzonte verso cui tendere. L'Italia è uno dei Paesi più deboli, dal punto di vista dello shift modale gomma / ferro e gomma / mare. Buoni risultati abbiamo conseguito negli ultimi due anni grazie agli incentivi Ferrobonus e Marebonus: essi vanno rinegoziati con la CE affinché siano resi permanenti e destinabili prevalentemente alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del "tutto strada".

Regole uguali per tutti. Il Pacchetto Mobilità e Autotrasporto, la Direttiva sulla Sicurezza Ferroviaria: nella legislatura che volge al termine abbiamo assistito a un impegnativo e tortuoso cammino di riforma dei temi legati all'autotrasporto che due anni fa la Commissione europea aveva promosso per la modernizzazione, la competitività e l'interconnessione della mobilità, conseguenza di una evidente spaccatura tra due blocchi di Paesi con interessi divergenti.

In una delle ultimissime sessioni plenarie del Parlamento è stato votato un compromesso che porta con sé luci e ombre. Gli aspetti negativi possono essere rimessi in discussione dal momento che i prossimi negoziati del trilatero tra le Istituzioni (quindi con una rappresentanza parlamentare e un nuovo governo espressione della futura Commissione)

dovranno esprimersi sui temi in oggetto. Mentre da un lato si prende atto del compromesso raggiunto sulla nuova regolamentazione del cabotaggio che ha la finalità di evitare la concorrenza sleale nell'accesso al mercato internazionale e il relativo contributo che uno strumento quale il tachigrafo intelligente apporta, dall'altro non appare favorevole ai fini di una richiesta di efficienza e flessibilità l'applicazione delle regole del distacco dei lavoratori anche al trasporto internazionale.

Lo sviluppo dei temi della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità del sistema a livello europeo, accolti favorevolmente con l'adozione del IV pacchetto ferroviario che consentirà di uniformare i regimi normativi e tecnici e di unire i reticoli europei, possono essere da esempio per le future riforme del settore dal punto di vista del cammino condiviso intrapreso. La logistica ferroviaria può svolgere un ruolo chiave per la competitività e per la crescita economica e industriale del Paese: oltre alle regolamentazioni tecniche, nuovi strumenti di incentivazione nonché politiche industriali e innovative efficaci possono aprire nuove prospettive di sviluppo.

Governare l'Innovazione: il futuro della Logistica sarà sempre più condizionato dall'evoluzione tecnologica, digitale, telematica che governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. Su blockchain, big data, internet of things, Cybersecurity si gioca il futuro della connettività globale. L'Europa, al pari della Cina e degli Usa, deve maturare una propria policy al riguardo, deve pensarsi come player globale determinato a far valere i propri asset strategici sulle nuove Reti immateriali, deve tornare ad investire sulle tecnologie delle informazioni e sulle piattaforme.

Servizi postali: apprezzabile lo sforzo da parte della Commissione europea di aggiornare la Direttiva sui servizi postali (Direttiva n. 97/67/CE) alla luce dell'evolversi di questo settore. In questo ambito è indispensabile pervenire ad una definizione chiara e inequivocabile di "servizio postale" e di "pacco postale", aspetti sui quali l'attuale Direttiva è oggi lacunosa.

Trasporto aereo: occorre accelerare l'attuazione del progetto del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) avviato ormai 20 anni fa dalla Commissione europea al fine di migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. In particolare, determinanti sono il sostegno della crescita del traffico aereo in Europa e nel mondo - in particolare quello delle merci - mantenendo allo stesso tempo elevati standard di sicurezza aerea e riducendo l'impatto ambientale.

Elezioni europee, Confetra incontra i leader candidati

Confetra presenta il proprio "Manifesto" che diventa tema di confronto politico con i principali leader candidati alle Elezioni europee.

ROMA - In vista delle prossime consultazioni europee, **Confetra promuove una serie di incontri con i principali leader delle forze politiche che si misureranno alle elezioni del prossimo 26 maggio e con molti dei candidati al nuovo Parlamento Europeo.** I temi affrontati sono quelli contenuti nel Manifesto della Confederazione e, legati alla logistica: la connettività e l'accessibilità veri asset della competitività di Stati e Continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o "guerra dei dazi", di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce. Le infrastrutture materiali o immateriali, la qualità delle performance della supply chain logistica e i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale.

Il primo appuntamento si è svolto ieri, il **presidente di Confetra Nereo Marcucci** e il gruppo dirigente del cluster logistico genovese, hanno incontrato il **vice Ministro Edoardo Rixi** e **Marco Campomenosi**.

Analoghe iniziative sono promosse dalle strutture territoriali di Confetra verso i candidati delle diverse circoscrizioni elettorali.

Il Manifesto Confetra per rafforzare la Logistica italiana in Europa e nel Mondo

Abbiamo bisogno di una Italia più autorevole in Europa, e di una Europa più forte nel Mondo.

I temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali nell'Agenda politica ed istituzionale, italiana ed europea. La connettività e l'accessibilità sono oramai divenuti i veri asset della competitività di Stati e Continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o "guerra dei dazi", di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce, sembra oramai acquisito il dato che sulle dotazioni infrastrutturali materiali o immateriali e sulla qualità delle performance della supply chain logistica vanno delineandosi i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale.

Abbiamo bisogno di una Italia più autorevole in Europa, e di una Europa più forte nel Mondo.

BER: tutelare l'industria logistica nazionale significa anche evitare che le concentrazioni oligopolistiche tra Shipping Line finiscano per occupare l'intero spettro delle attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destino. Una nuova proroga del regime di esenzione Block Exemption Consortia Regulation post 2020, dalla DG COMP a favore delle grandi compagnie armatoriali del trasporto contenitori, è sostenibile solo in un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo e la concorrenza nel mercato della logistica inland. Supportiamo l'armamento nazionale e la bandiera, supportiamo ogni agevolazione volta a razionalizzare l'offerta di stiva delle Compagnie, supportiamo eventuali agevolazioni per gli investimenti pro green switch che esse dovranno a breve sostenere o che stanno già sostenendo, ma è indispensabile tutelare la terzietà sostanziale dell'industria della *supply chain* logistica rispetto ai grandi vettori del trasporto marittimo.

BRI: serve più Europa per un dialogo con la Cina più equilibrato. È contraddittorio arenare i negoziati in ambito EU – China Connectivity Platform, e poi procedere parallelamente con intese bilaterali tra Singoli Stati Membri e Pechino. Se le richieste avanzate dalla CE (reciprocità nell'apertura dei mercati e nelle politiche doganali, trasparenza negli affidamenti, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti) sono condivisi, devono valere per tutti i Paesi europei e sempre. La quasi totalità di essi ha invece già sottoscritto in diverse modalità accordi bilaterali, a vario titolo rientranti nel meta progetto BRI. Talvolta di carattere sub-regionale (Gruppo 16 + 1). Il dividi et impera non fa il gioco degli interessi economici, industriali e logistici europei.

Golden Power: in relazione a tutti gli investimenti extra comunitari in UE, occorre un Regolamento più stringente, nel merito, e uguale per tutti gli Stati Membri, nel metodo. Infrastrutture e imprese strategiche o sensibili per l'interesse nazionale, così come per quello Comunitario, devono essere sottratte all'arbitrio puramente lucrativo delle (non) regole

di mercato. Una vera politica europea di governance in questi decisivi ambiti per lo sviluppo e la crescita, appare molto più utile ed efficace di qualsivoglia scelta regressiva protezionista ispirata a dazi e barriere al libero mercato.

Codice Doganale Unionale: attuazione piena ma omogenea tra gli Stati Membri. Il livello di intensità e le modalità dei controlli, documentali o fisici, deve essere armonizzato tra i diversi Stati Membri e meglio presidiato dalla DG TAXUD. In quest'ottica occorre tendere alla creazione di un'amministrazione doganale unica europea competente nell'intero territorio Unionale.

BREXIT: Qualsiasi sarà la scelta che le Istituzioni Britanniche e Comunitarie vorranno assumere, sarà decisivo evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione. Il Regno Unito – per storia, tradizione, economia, persino lingua – non potrà mai essere considerato per l'Italia e per l'Europa al pari di un qualsiasi Stato Terzo.

TEN T Network e CEF: dopo aver sostenuto una prima stagione di interventi volti a favorire le connessioni interne tra gli Stati Membri, soprattutto per le aree in ritardo di sviluppo, e dopo aver varato ed ormai quasi completato il processo di collegamento intraeuropeo attraverso la politica dei Corridoi, è ora venuto il momento di porsi strutturalmente il tema delle connessioni tra l'UE e i mercati globali. A cominciare dai fronti Orientale (Eurasia e Cina) e Mediterraneo (Paesi della Sponda Sud e Africa). L'aggiornamento delle Reti Ten T previsto nel 2023, dovrà essere l'occasione per ridiscutere di Rete Globale, Rete Centrale, nodi core e comprehensive, finalizzazione dei fondi CEF, valorizzazione di esperienze innovative ed immateriali fondate sulle evoluzioni tecnologiche (Fast Corridor). Con la DG MOVE va aperto un confronto organico sul ruolo strategico dell'Italia quale principale "confine europeo" del versante mediterraneo.

Sostenibilità Ambientale e Trasporto: Sosteniamo con forza tutte le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti non può che rappresentare l'orizzonte verso cui tendere. L'Italia è uno dei Paesi più deboli, dal punto di vista dello shift modale gomma / ferro e gomma / mare. Buoni risultati abbiamo conseguito negli ultimi due anni grazie agli incentivi Ferrobonus e Marebonus: essi vanno rinegoziati con la CE affinché siano resi permanenti e destinabili prevalentemente alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del "tutto strada".

Regole uguali per tutti. Il Pacchetto Mobilità e Autotrasporto, la Direttiva sulla Sicurezza Ferroviaria: nella legislatura che volge al termine abbiamo assistito a un impegnativo e tortuoso cammino di riforma dei temi legati all'autotrasporto che due anni fa la Commissione europea aveva promosso per la modernizzazione, la competitività e l'interconnessione della mobilità, conseguenza di una evidente spaccatura tra due blocchi di Paesi con interessi divergenti.

In una delle ultimissime sessioni plenarie del Parlamento è stato votato un compromesso che porta con sé luci e ombre. Gli aspetti negativi possono essere rimessi in discussione dal momento che i prossimi negoziati del trilatero tra le Istituzioni (quindi con una rappresentanza parlamentare e un nuovo governo espressione della futura Commissione) dovranno esprimersi sui temi in oggetto. Mentre da un lato si prende atto del compromesso raggiunto sulla nuova regolamentazione del cabotaggio che ha la finalità di evitare la concorrenza sleale nell'accesso al mercato internazionale e il relativo contributo che uno strumento quale il tachigrafo intelligente apporta, dall'altro non appare favorevole ai fini di una richiesta di efficienza e flessibilità l'applicazione delle regole del distacco dei lavoratori anche al trasporto internazionale.

Lo sviluppo dei temi della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità del sistema a livello europeo, accolti favorevolmente con l'adozione del IV pacchetto ferroviario che consentirà di uniformare i regimi normativi e tecnici e

di unire i reticoli europei, possono essere da esempio per le future riforme del settore dal punto di vista del cammino condiviso intrapreso. La logistica ferroviaria può svolgere un ruolo chiave per la competitività e per la crescita economica e industriale del Paese: oltre alle regolamentazioni tecniche, nuovi strumenti di incentivazione nonché politiche industriali e innovative efficaci possono aprire nuove prospettive di sviluppo.

Governare l’Innovazione: il futuro della Logistica sarà sempre più condizionato dall’evoluzione tecnologica, digitale, telematica che governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. Su blockchain, big data, internet of things, Cybersecurity si gioca il futuro della connettività globale. L’Europa, al pari della Cina e degli Usa, deve maturare una propria policy al riguardo, deve pensarsi come player globale determinato a far valere i propri asset strategici sulle nuove Reti immateriali, deve tornare ad investire sulle tecnologie delle informazioni e sulle piattaforme.

Servizi postali: apprezzabile lo sforzo da parte della Commissione europea di aggiornare la Direttiva sui servizi postali (Direttiva n. 97/67/CE) alla luce dell’evolversi di questo settore. In questo ambito è indispensabile pervenire ad una definizione chiara e inequivocabile di “servizio postale” e di “pacco postale”, aspetti sui quali l’attuale Direttiva è oggi lacunosa.

Trasporto aereo: occorre accelerare l’attuazione del progetto del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) avviato ormai 20 anni fa dalla Commissione europea al fine di migliorare l’efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. In particolare, determinanti sono il sostegno della crescita del traffico aereo in Europa e nel mondo – in particolare quello delle merci – mantenendo allo stesso tempo elevati standard di sicurezza aerea e riducendo l’impatto ambientale.

Logistica, il “manifesto” di Confetra in vista delle elezioni europee

"Abbiamo bisogno di un'Italia più autorevole e di un'Europa più forte"



“I temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali nell’Agenda politica ed istituzionale, italiana ed europea. La connettività e l’accessibilità sono oramai divenuti i veri asset della competitività di Stati e Continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o “guerra dei dazi”, di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce, sembra oramai acquisito il dato che sulle dotazioni infrastrutturali materiali o immateriali e sulla qualità delle performance della supply chain logistica vanno delineandosi i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale. Abbiamo bisogno di una Italia più autorevole in Europa, e di una Europa più forte nel Mondo”.

Lo sostiene il manifesto di Confetra redatto in vista delle prossime consultazioni europee.

Il manifesto prosegue con una serie di punti:

BER: tutelare l’industria logistica nazionale significa anche evitare che le concentrazioni oligopolistiche tra Shipping Line finiscano per occupare l’intero spettro delle attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destino. Una nuova proroga del regime di esenzione Block Exemption Consortia Regulation post 2020, dalla DG COMP a favore delle grandi compagnie armatoriali del trasporto contenitori, è sostenibile solo in un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo e la concorrenza nel mercato della logistica inland. Supportiamo l’armamento nazionale e la bandiera, supportiamo ogni agevolazione volta a razionalizzare l’offerta di stiva delle Compagnie, supportiamo eventuali agevolazioni per gli investimenti pro green switch che esse dovranno a breve sostenere o che stanno già sostenendo, ma è indispensabile tutelare la terzietà sostanziale dell’industria della supply chain logistica rispetto ai grandi vettori del trasporto marittimo.

BRI: serve più Europa per un dialogo con la Cina più equilibrato. È contraddittorio arenare i negoziati in ambito EU – China Connectivity Platform, e poi procedere parallelamente con intese bilaterali tra Singoli Stati Membri e Pechino. Se

le richieste avanzate dalla CE (reciprocità nell'apertura dei mercati e nelle politiche doganali, trasparenza negli affidamenti, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti) sono condivisi, devono valere per tutti i Paesi europei e sempre. La quasi totalità di essi ha invece già sottoscritto in diverse modalità accordi bilaterali, a vario titolo rientranti nel meta progetto BRI. Talvolta di carattere sub-regionale (Gruppo 16 + 1). Il dividi et impera non fa il gioco degli interessi economici, industriali e logistici europei.

Golden Power: in relazione a tutti gli investimenti extra comunitari in UE, occorre un Regolamento più stringente, nel merito, e uguale per tutti gli Stati Membri, nel metodo.

Infrastrutture e imprese strategiche o sensibili per l'interesse nazionale, così come per quello Comunitario, devono essere sottratte all'arbitrio puramente lucrativo delle (non) regole di mercato. Una vera politica europea di governance in questi decisivi ambiti per lo sviluppo e la crescita, appare molto più utile ed efficace di qualsivoglia scelta regressiva protezionista ispirata a dazi e barriere al libero mercato.

Codice Doganale Unionale: attuazione piena ma omogenea tra gli Stati Membri. Il livello di intensità e le modalità dei controlli, documentali o fisici, deve essere armonizzato tra i diversi Stati Membri e meglio presidiato dalla DG TAXUD. In quest'ottica occorre tendere alla creazione di un'amministrazione doganale unica europea competente nell'intero territorio Unionale.

BREXIT: Qualsiasi sarà la scelta che le Istituzioni Britanniche e Comunitarie vorranno assumere, sarà decisivo evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione. Il Regno Unito – per storia, tradizione, economia, preevoluzioni tecnologiche (Fast Corridor). Con la DG MOVE va aperto un confronto organico sul ruolo strategico dell'Italia quale principale “confine europeo” del versante mediterraneo. Sostenibilità Ambientale e Trasporto: Sosteniamo con forza tutte le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Abbattere le emissioni di CO₂ e delle altre sostanze maggiormente inquinanti non può che rappresentare l'orizzonte verso cui tendere. L'Italia è uno dei Paesi più deboli, dal punto di vista dello shift modale gomma / ferro e gomma / mare. Buoni risultati abbiamo conseguito negli ultimi due anni grazie agli incentivi Ferrobonus

e Marebonus: essi vanno rinegoziati con la CE affinché siano resi permanenti e destinabili prevalentemente alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del “tutto strada”.

Regole uguali per tutti. Il Pacchetto Mobilità e Autotrasporto, la Direttiva sulla Sicurezza Ferroviaria: nella legislatura che volge al termine abbiamo assistito a un impegnativo e tortuoso cammino di riforma dei temi legati all'autotrasporto che due anni fa la Commissione europea aveva promosso per la modernizzazione, la competitività e l'interconnessione della mobilità, conseguenza di una evidente spaccatura tra due blocchi di Paesi con interessi divergenti.

In una delle ultimissime sessioni plenarie del Parlamento è stato votato un compromesso che porta con sé luci e ombre. Gli aspetti negativi possono essere rimessi in discussione dal momento che i prossimi negoziati del trilatero tra le Istituzioni (quindi con una rappresentanza parlamentare e un nuovo governo espressione della futura Commissione) dovranno esprimersi sui temi in oggetto. Mentre da un lato si prende atto del compromesso raggiunto sulla nuova regolamentazione del cabotaggio che ha la finalità di evitare la concorrenza sleale nell'accesso al mercato internazionale e il relativo contributo che uno strumento quale il tachigrafo intelligente apporta, dall'altro non appare favorevole ai fini di una richiesta di efficienza e flessibilità l'applicazione delle regole del distacco dei lavoratori anche al trasporto internazionale. Lo sviluppo dei temi della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità del sistema a livello europeo, accolti favorevolmente con l'adozione del IV pacchetto ferroviario che consentirà di uniformare i regimi normativi e tecnici e di unire i reticoli europei, possono essere da esempio per le future riforme del settore dal punto di vista del cammino condiviso intrapreso. La logistica ferroviaria può svolgere un ruolo chiave per la competitività e per la crescita economica e industriale del Paese: oltre alle regolamentazioni tecniche, nuovi strumenti di incentivazione nonché politiche industriali

e innovative efficaci possono aprire nuove prospettive di sviluppo. Governare l'Innovazione: il futuro della Logistica sarà sempre più condizionato dall'evoluzione tecnologica, digitale, telematica che governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. Su blockchain, big data, internet of things, Cybersecurity si gioca il futuro della connettività globale. L'Europa, al pari della Cina e degli Usa, deve maturare una propria policy al riguardo, deve pensarsi come player globale determinato a far valere i propri asset strategici sulle nuove Reti immateriali, deve tornare ad investire sulle tecnologie delle informazioni e sulle piattaforme.

Servizi postali: apprezzabile lo sforzo da parte della Commissione europea di aggiornare la Direttiva sui servizi postali (Direttiva n. 97/67/CE) alla luce dell'evolversi di questo settore. In questo ambito è indispensabile pervenire ad una definizione chiara e inequivocabile di “servizio postale” e di “pacco postale”, aspetti sui quali l'attuale Direttiva è oggi lacunosa. Trasporto aereo: occorre accelerare l'attuazione del progetto del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) avviato ormai 20 anni fa dalla Commissione europea al fine di migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. In particolare, determinanti sono il sostegno della crescita del traffico aereo in Europa e nel mondo – in particolare quello delle merci – mantenendo allo stesso tempo elevati standard di sicurezza aerea e riducendo l'impatto ambientale. Sui temi contenuti nel Manifesto, Confetra avrà nelle prossime settimane una serie di incontri – nazionali e locali – con i principali leader delle forze politiche che si misureranno alle elezioni del prossimo

26 maggio e con molti dei candidati al nuovo Parlamento Europeo. Si inizia questa sera, 2 maggio, in Liguria, con il presidente Marucci e il gruppo dirigente del cluster logistico genovese, che incontreranno il vice Ministro Edoardo Rixi e Marco Campomenosi. Analoghe iniziative saranno promosse dalle strutture territoriali di Confetra verso i candidati delle diverse circoscrizioni elettorali.



Il Manifesto di Confetra in vista delle elezioni

ROMA – A meno di un mese dalle prossime elezioni europee, **Confetra**, pubblica un **Manifesto**, per sottolineare la propria posizione in merito ad alcune tematiche di interesse del settore e fare alcune richieste a chi si troverà nella posizione di poter decidere.

Il primo punto preso in esame nel Manifesto riguarda la **tutela dell'industria logistica nazionale** evidenziando l'importanza che le concentrazioni oligopolistiche tra Shipping Line non finiscano per occuparsi di tutte le attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destinazione, questo con un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo.

Sulla **Nuova via della Seta** si sottolinea come serva più Europa “per un dialogo con la Cina più equilibrato” con le richieste avanzate dalla Ce valide per tutti i Paesi europei.

Il Manifesto passa poi al **Codice doganale unionale** perchè la sua attuazione sia piena ma omogenea tra gli Stati membri tendendo a un'amministrazione doganale unica europea.

Non può mancare un riferimento alla **Brexit**: sarà decisivo, si legge nel Manifesto, evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione.

La Confederazione poi, a proposito di **Ten-t**, esprime il suo parere affermando che sia ormai venuto il momento di porsi strutturalmente il tema delle connessioni tra l'Ue e i mercati globali, a cominciare dai fronti Orientale e Mediterraneo.

Un ultimo sguardo alla **sostenibilità ambientale e l'innovazione**: Confetra sostiene le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile ed è convinta che il futuro della logistica sarà sempre più condizionato dall'evoluzione tecnologica, digitale e telematica che governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. L'Europa deve perciò maturare una propria policy al riguardo e tornare ad investire sulle tecnologie delle informazioni e sulle piattaforme.

Il punto conclusivo riguarda il **trasporto aereo**: per Confetra occorre accelerare l'attuazione del progetto del "Cielo unico europeo" per migliorare l'efficienza della gestione del traffico e dei servizi di navigazione aerea.

Per confrontarsi sui temi del Manifesto, nelle prossime settimane sono in programma una serie di incontri nazionali e locali con i principali leader delle forze politiche che si misureranno alle elezioni del prossimo 26 Maggio e con molti dei candidati al nuovo Parlamento europeo.

Già oggi, **2 Maggio**, il presidente Marcucci e il gruppo dirigente del cluster logistico genovese incontreranno il viceministro Edoardo Rixi e Marco Campomenosi.

Altre iniziative saranno promosse dalle strutture territoriali di Confetra verso i candidati delle diverse circoscrizioni elettorali.

Per leggere il testo completo del Manifesto: [Manifesto di Confetra](#).

<https://www.messaggeromarittimo.it/il-manifesto-di-confetra-in-vista-delle-elezioni/> | 2 Maggio 2019 – Giulia Sarti