



mobility press **mpo** magazine



Marcucci (Confetra): crash program per il nuovo Governo dal titolo Logistica 4.0

Numero 151 - 13 Giugno 2018



Intervista

Marcucci (Confetra): crash program per il nuovo Governo dal titolo Logistica 4.0



Nereo Marcucci, Presidente Confetra

Confetra, Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci e dei settori a questi connessi ed ausiliari.

Recentemente è arrivata anche la richiesta di adesione alla vostra associazione anche da parte di Fercargo, siete soddisfatti di questa novità? Cosa comporterà quest'ingresso a livello associativo?

La rappresentatività di Confetra è stata confermata dalla nomina del suo presidente nel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro in rappresentanza delle Associazioni del trasporto e della logistica.

La richiesta di adesione di Fercargo – che seguirà l'iter statutario previsto – ne aumenta la rappresentatività e le competenze

ed è quindi motivo di soddisfazione.

Fercargo, una volta che parteciperà strutturalmente al sistema confederale con il quale da tempo è in sintonia, peserà di più nel confronto con i Decisori. Una reciproca utilità che è alla base del nostro Statuto.

A marzo avete pubblicato la nota congiunturale relativa al periodo gennaio-dicembre 2017, quali sono gli elementi fondamentali emersi dallo studio? Il Paese sta andando nella direzione giusta?

Abbiamo registrato i primi effetti del consolidamento della ripresa economica nell'autotrasporto e delle iniziative dell'ex Ministro Delrio negli scambi internazionali: più trasporto merci per ferrovia grazie alla cura del ferro ed al pluralismo delle imprese del settore; più cargo aereo per la ripresa dell'export di prodotti di valore in particolare fashion e food ma non solo; più traffico



confetra

Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

marittimo per il recupero di quote di traffico precedentemente distratte dai porti nordeuropei.

Il primo trimestre ha confermato i dati positivi del 2017 ma la situazione di incertezza economica e politica globale potrebbe interferire sul consolidamento della ripresa.

Quali sono secondo lei gli interventi che il nuovo Governo dovrebbe attuare nel settore a livello di processi di semplificazione, interventi a saldo zero e iniziative che permettano al nostro Paese di stare al passo con l'Europa?

Proseguire nella linea di interventi di politica industriale (multisetoriale, multimodale, infrastrutturale ecc) degli ultimi anni; rimuovere con determinazione gli ostacoli che si frappongono alla applicazione di norme già esistenti in primo luogo lo sportello unico doganale e dei controlli per poi continuare nella semplificazione degli adempimenti e nella sburocratizzazione delle procedure. Fedespedito ha recentemente definito – per quanto la riguarda – Logistica 4.0. Insieme agli altri Associati potremmo presentare un crash program al nuovo Governo proprio con quel “titolo”.

Per fare un esempio, prima che si insediassero il nuovo Governo, abbiamo chiesto all'ex Ministro della Salute Lorenzin di motivare, in un incontro, le lentezze dell'USMAF sa-

pendo che la sanità marittima è coinvolta in circa il 50% dell'import.

Un ruolo fondamentale è quello degli Uffici di Sanità Marittima e di Frontiera dei quali nell'ultimo periodo stanno peggiorando i tempi di rilascio dei Nulla Osta Sanitari all'importazione pare a causa di carenze di personale, in particolare nelle regioni Lombardia e Liguria nelle quali per le merci non deperibili il tempo medio di rilascio dei certificati arriva a 5 giorni, contro il limite previsto dallo Sportello Unico Doganale (DPCM n. 242/2003) di 8 ore in caso di controllo documentale e 72 ore in caso di visita merci.

Preoccupante anche la recente posizione dell'Europa sulla tassazione “comunitaria” dei “ricavi” delle Adsp che potrebbe minare il percorso virtuoso intrapreso.

Le AdSP sono pubblica amministrazione centrale dello Stato, detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza. Quale articolazione amministrativa dello Stato svolgono attività di riscossione canoni e diritti, hanno una governance interamente istituzionale nominata da Governo ed Enti Locali. Considerarle alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso. Non vorrei che questa “creatività” interpretativa della Commissione fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati membri



Alpi che Confetra ha aspramente criticato. È fondamentale che l'Italia assuma un ruolo guida nella politica delle Alpi e che si faccia attribuire un peso maggiore nelle decisioni che riguardano la circolazione transalpina al fine di evitare che, come accade attualmente, i Paesi confinanti possano decidere autonomamente chiusure alla circolazione di assi viari per noi in-

dispensabili provocando crisi irreversibili all'economia di nostre zone frontaliere. La decisione del Tirolo, appoggiata anche dal governo centrale di Vienna, di limitare il transito dei Tir al Brennero (25 giorni il numero chiuso dallo scorso marzo al prossimo luglio) va proprio nella direzione contraria e rischia di minare la ripresa. Fermo restando l'obiettivo di spostare quote di traffico dalla strada alla ferrovia, è necessario che finché l'offerta ferroviaria non raggiunga i livelli adeguati, la stessa possa essere colmata dalla modalità stradale senza ostacoli, né aggravii finanziari quali l'aumento dei pedaggi.

È inoltre indispensabile ottenere una deroga stabile per i vettori italiani che non devono rimanere chiusi all'interno del Paese e dunque non devono essere assoggettati a chiusure della circolazione e controlli vessatori come accade oggi ad esempio in Svizzera.

Particolarmente urgente è la problematica sorta per le Alpi Marittime con singoli comuni francesi che hanno emesso ordinanze di divieto di circolazione dei mezzi pesanti bloccando i Colli di Tenda e della Madda-

nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica.

Mi pare questo uno di quei classici casi in cui un Paese è chiamato a fare Sistema per difendere, a Bruxelles, le proprie fin troppo evidenti ragioni.

Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria, ovviamente l'armamento, togliendo competitività ai porti ed a tutta la filiera logistica che da essi poi si dirama verso imprese e consumatori. Sul tema è stato pubblicato in questi giorni, sul sito della Confetra, l'editoriale a firma del Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino.

Per quanto riguarda le politiche dei valichi alpini, il 70% delle merci transita attraverso i valichi che collegano il Paese con il resto dell'Europa. La "permeabilità" dell'arco alpino deve essere una priorità per l'intero Sistema Italia.

Le Alpi, perla del patrimonio naturalistico italiano, possono rappresentare un rilevante ostacolo ai flussi import - export di merci che viaggiano su strada soprattutto dopo che l'Italia ha aderito al Protocollo delle



lena, con conseguenze gravissime sull'economia della provincia di Cuneo che non ha più garantita la libera circolazione verso la Francia e la Spagna.

Per Confetra è chiaro ed evidente che una politica di buon vicinato postula il trasferimento di significative quote di traffico dalla gomma al ferro ma è altrettanto evidente che questo risultato lo si può ottenere solo gradualmente e che decisioni unilaterali sono inaccettabili. Per essere al passo dei Paesi europei e delle economie con le quali competiamo, le nuove tecnologie digitali nello sviluppo della logistica 4.0 sono irrinunciabili. Nel breve periodo avranno importanti effettivi modificativi della forza lavoro necessaria, più lavoro qualificato (pensiamo alla robotizzazione) e meno lavoro tradizionale. Nel medio-lungo periodo spero sia accompagnato dalla più generale evoluzione dei mercati di scambio e dalla ripresa del manifatturiero nazionale. C'è un alto rischio di sostenibilità sociale declinabile sia sul versante delle imprese e di quello del lavoro salariato. Certamente non sono possibili nuovi luddismi.



Circa un mese fa l'associazione ha espresso preoccupazione sul futuro della rete infrastrutturale e ha richiesto un incontro sul DEF all'allora capogruppo della Lega a Montecitorio, Giorgetti. Quali sono le istanze e le preoccupazioni che avvertono le categorie produttive impegnate lungo la filiera del trasporto merci e della logistica? Quali rischi si corrono?

Abbiamo incontrato l'On.le Giorgetti e l'On.le Molteni, allora Presidente di commissione che si è espressa sul DEF. Abbiamo ripetutamente letto sulla stampa di contrasti su una sorta di "crash program" di cancellazione di interventi infrastrutturali alcuni dei quali riteniamo siano indispensabili. Quel

crash program veniva attribuito alla forza politica maggioritaria nel Paese.

L'On.le Giorgetti con il quale abbiamo avuto un colloquio franco e costruttivo ha confermato la posizione della sua forza politica a proposito, ad esempio, della realizzazione del 3^a valico che è indispensabile per i porti tirrenici in particolare per quello di Genova.

Anna Argiolas

