



confetra

MANIFESTO 2024

PER UNA NUOVA EUROPA

PREMESSA

Le **elezioni del nuovo Parlamento europeo**, che daranno l'avvio al rinnovo di tutte le cariche istituzionali dell'Unione europea, si terranno in una **congiuntura densa di incertezze e criticità**.

A **livello internazionale**, i teatri di guerra si moltiplicano e la tensione non sembra scemare dall'Ucraina alla Palestina, dal Mar Rosso a Taiwan. A **livello europeo**, l'incertezza e i rischi di revisione al ribasso delle prospettive economiche negli ultimi mesi sono aumentati, per il timore di interruzione degli approvvigionamenti, per l'impatto sui prezzi dell'energia e sulla produzione, sulla movimentazione delle merci e sull'inflazione.

Le previsioni confermano una **crescita debole**, per i problemi di adattamento di imprese, di famiglie e di finanze pubbliche a fronte di tassi di interesse ancora elevati, di un'espansione contenuta degli scambi internazionali, della percezione di forte aumento delle difficoltà sociali e della povertà.

In questo contesto, **il rinnovo delle Istituzioni europee deve diventare l'occasione per una mobilitazione che induca a ripensare priorità, metodo e governance dell'Unione**.

La **CONFETRA**, con questo **"Manifesto 2024 per una nuova Europa"**, vuole porsi come voce e guida di questo percorso, chiamando all'azione gli attuali e i futuri decisori politici e a collaborare alla costruzione di un'Unione europea a misura di cittadini e imprese.

1. LA PRIORITÀ DI UNA VISIONE LOGISTICA EUROPEA E NAZIONALE

Dopo la crisi determinata dalla pandemia e la successiva invasione russa dell'Ucraina, con l'esplosione della conflittualità nel Medio Oriente **la catena logistica si è trovata ancora una volta davanti ad uno shock inatteso**, che sta avendo conseguenze negative sui traffici.

Sussiste ormai un tema di **"fragilità logistica" europea** che va affrontata e posta al centro della nuova agenda politica europea, insieme ad una **visione nuova della mobilità e della gestione dei flussi di persone e merci**, modificando l'approccio finora perseguito, basato più su una logica modale del trasporto e poco sull'integrazione logistica.

2. IL TRASPORTO MARITTIMO

L'**attuale limitata accessibilità del Canale di Suez** sta modificando assetti e modalità del trasporto marittimo e delle attività logistiche e di servizio connesse. La **crisi nel Mar Rosso** rischia innanzitutto di **marginalizzare i porti del Mediterraneo, a cominciare da quelli italiani**; la persistenza della crisi **può generare cambiamenti strutturali nella nostra logistica e in quella europea** e modificare gli assetti produttivi attraverso fenomeni di *backshoring* e di regionalizzazione degli scambi.

Il ruolo dell'Europa risulta quindi determinante per allentare le tensioni geopolitiche in atto, ma allo stesso tempo deve **promuovere un'azione di policy che affronti il tema della competitività della navigazione e dei porti**, in particolare sotto il profilo amministrativo e doganale, e quello della **sostenibilità su basi più verosimili e perseguibili**, rispetto ad un settore fortemente *hard to abate*.

In tale contesto, è positiva **la scelta della Commissione di chiudere l'esperienza del regolamento Consortia Block Exemption Regulation – CBER**, ma restano **altri strumenti su cui è necessario vigilare per evitare limitazioni alla concorrenza nella loro applicazione a livello nazionale**.

3. IL TRASPORTO AEREO

Nel breve periodo, **l'aviotrasporto potrebbe effettivamente rappresentare l'alternativa meno problematica**, ma relativamente **più costosa**, al mantenimento delle catene di approvvigionamento di beni ad alto valore aggiunto, **anche se limitata nei suoi volumi**. Il trasporto aereo di merci ha intrapreso un percorso di ripresa, ma nel medio-lungo periodo **il rischio è, comunque, un aumento graduale dei prezzi**.

In un simile scenario, l'Unione deve svolgere un ruolo teso a **semplificare le procedure doganali** e a **promuovere adeguamenti infrastrutturali e interventi a sostegno della competitività dei propri scali aeroportuali**, nei quali si registrano ancora tempi elevati di lavorazione delle merci in transito. Ciò consentirebbe una **pianificazione di rilancio del cargo aereo**, a cominciare dall'Italia.

In quest'ambito, anch'esso *hard to abate*, **va rivista la politica di decarbonizzazione** e di adeguamento tecnologico, allineandola su obiettivi effettivamente più raggiungibili ed a costi più contenuti.

4. I TRASPORTI STRADALI E FERROVIARI

Sul **sistema infrastrutturale stradale** peggiora la **congestione** e **l'infrastruttura ferroviaria** sembra **destinata** per diversi anni a **ridurre il suo peso sul bilancio modale**. Nel complesso, **il trasporto terrestre risulta inadeguato a fronteggiare una domanda crescente** e presenta rilevanti problemi di capacità, cui si aggiungono la **manca di autisti e operatori**.

Sul **trasporto stradale di merci** pesano attualmente i **costi elevati di sostituzione dei veicoli** con mezzi a zero o a basse emissioni e gli **incentivi messi in campo dai vari Stati membri** per sostenere il cambiamento sono **molto bassi e limitati in Italia** e molto più consistenti e generalizzati negli altri Paesi UE.

Anche **nel ferroviario sussistono problemi di adeguamento tecnologico dei mezzi e delle alimentazioni delle trazioni**, ma **ben più rilevante è il nodo infrastrutturale**, sul quale NGEU potrà fornire una leva decisiva nel medio-lungo termine. **Vanno però adottate misure compensative all'attuazione degli investimenti del PNRR**, per ovviare ai **maggiori costi di esercizio** prodotti dalla riduzione o dagli allungamenti delle tratte ferroviarie generati dai cantieri, e **salvaguardate le misure di sostegno al rinnovo del materiale rotabile**.

A sostegno della transizione energetica, va recuperata **una politica europea di coordinamento** dei vari Partner UE **in tema di aiuti di Stato** e liberate risorse dei bilanci pubblici con politiche più equilibrate in tema di controllo dei disavanzi. L'obiettivo deve necessariamente essere anche quello di **evitare distorsioni competitive nelle politiche di decarbonizzazione**.

5. LA BARRIERA ALPINA. INTERESSE NAZIONALE PRIORITARIO E STRATEGICO NEL CONTESTO EUROPEO

Le **interruzioni** prodotte da **incidenti ed eventi dannosi** lungo l'arco alpino, così come le **limitazioni di transito imposte unilateralmente dall'Austria sull'autostrada del Brennero**, determinano strozzature e ostacoli alla circolazione dei camion a fronte di una limitata alternativa ferroviaria. I ritardi significativi nei tempi di transito delle merci stanno alimentando uno **shift modale "inverso"**, dalla ferrovia alla strada, vanificando gli sforzi fatti per incentivare il trasporto intermodale.

Le criticità del sistema dei valichi alpini sono connesse alla **"fragilità" di infrastrutture in gran parte vetuste e complessivamente insufficienti per i traffici attuali**, che attendono da **ben trent'anni il Frejus e il Brennero**.

I valichi alpini rappresentano **una vera e propria “barriera” per l’Italia**, che deve uscire dalla logica “settoriale” o “bilaterale” e diventare **una questione di interesse strategico europeo**, da affrontare ai **più alti livelli**.

È quindi **essenziale istituire un coordinamento dei transiti dell’Arco alpino e dei Corridoi europei che li attraversano**, che gestisca le situazioni di emergenza e quelle programmate per interventi di **manutenzione ordinaria e straordinaria**.

6. LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

Nei trasporti e nella logistica, **la corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici** della transizione. Gli obiettivi di decarbonizzazione sui vari settori e l’estensione dell’ETS e del suo sistema *cap&trade* hanno generato un **quadro regolatorio europeo** che deve affrontare un **tema logistico e tecnologico di difficile soluzione**, centrato sulla **disponibilità di combustibili e vettori energetici a basse e zero emissioni** e su tempistiche estremamente differenziate e onerose.

Nel **trasporto stradale e non solo**, la decarbonizzazione si sta costruendo con una **preferenza praticamente esclusiva per l’energia elettrica**, a fronte di *e-fuel* e *bio-fuel* che entrambi permetterebbero di continuare a **produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035**, limitando i possibili danni economici anche al settore *automotive*.

Il **tema della decarbonizzazione va quindi profondamente ripensato**, per evitare costi sociali ed economici insostenibili e non adeguatamente valutati ex ante. Va **assolutamente recuperato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”**, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici e, infine, **vanno reperite le risorse necessarie** per affrontare in modo equilibrato la transizione.

La **Commissione dovrà in futuro portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e verificate**, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze e le **filieri industriali e logistiche** interessate, adottando metodologie e incaricando Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti.

7. LA RIFORMA DOGANALE

La proposta della Commissione sulla riforma del **Codice Doganale dell’UE** introduce un **nuovo sistema multilivello di operatori economici accreditati**, i.c.d. Trust&Check Trader, e **una nuova piattaforma IT, l’EU DataHub**, per presentare le informazioni alle autorità doganali in sostituzione degli oltre centodieci sistemi IT correlati alle dogane attualmente in uso in Europa. Il Parlamento europeo, poi, propone una serie di modifiche che riducono ulteriormente i tempi sui beni da spedire nell’UE. Restano **forti dubbi sulla capacità delle PMI di adeguarvisi; sono quindi necessarie misure incentivanti e promozionali**.

Il **settore doganale**, presenta una sua complessità intrinseca e criticità collegate alla gestione operativa, burocratica e documentale. La **nuova governance doganale dovrà tenere adeguatamente in considerazione le catene di approvvigionamento**, le **competenze** e le **dotazioni tecnologiche** di ciascun Stato membro, così come il **tessuto socioeconomico europeo**, perlopiù costituito da piccole e medie imprese.

8. LA REVISIONE DELLA DIRETTIVA SUL TRASPORTO COMBINATO DI MERCI TRA STATI MEMBRI

La Commissione ha presentato un **nuovo testo di direttiva sul trasporto combinato a novembre 2023**, dopo il ritiro nel 2020 di una precedente proposta del 2017. La nuova proposta pone l'obiettivo di **ridurre i costi esterni del 40%** rispetto a un'operazione pura di trasporto merci su strada e adotta **nuove ma incerte definizioni di trasporto intermodale e combinato**. La sua entrata in funzione viene **direttamente connessa alla piattaforma elettronica per le informazioni sul trasporto merci (eFTI)**, ma senza verificarne l'allineamento. Il trasporto combinato viene posto nell'ambito di **quadri di politica nazionale**, che dovranno **garantire una riduzione complessiva di almeno il 10% dei costi totali delle operazioni** di trasporto combinato, ma senza precisarne i dettagli tecnici sul metodo di calcolo.

La proposta di **direttiva sul trasporto combinato va quindi ricontestualizzata** con una **riflessione sull'efficientamento logistico europeo**, tenendo **in debita considerazione tutte le variabili coinvolte** (costi, sistemi di tariffazione, volumi di traffico effettivi, dotazione infrastrutturale e finanziaria di partenza).

9. IL NUOVO REGOLAMENTO SULLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI

Dopo quasi tre anni dalla proposta iniziale, il **Regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)** sta per entrare in vigore, introducendo numerose e diverse novità, aggiungendo **un nuovo tassello fondamentale alla costruzione di una "rete europea dei trasporti"**, ma **manca ancora un adeguato supporto finanziario**.

Il Meccanismo per collegare l'Europa, la **c.d. *Connecting Europe Facility* – CEF** ha una **dotazione irrisoria rispetto ai fabbisogni reali** e, ad ogni negoziato sul Bilancio pluriennale dell'UE (QFP), è **sottoposta al rischio di tagli e aggiustamenti a vantaggio di altri strumenti** ritenuti più meritevoli per opportunità o congiunture politiche. Dopo ***Next Generation EU***, con la sua ***Recovery and Resilience Facility*** legata ai Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, **una parentesi positiva** non esclusivamente dedicata all'infrastrutturazione logistica, si dovrà affrontare con decisione il tema.

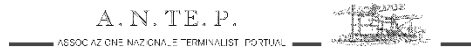
10. UNA VISIONE LOGISTICA INTEGRATA TRA REGOLAZIONE E INFRASTRUTTURE: UN NUOVO "LIBRO BIANCO"

Va assolutamente lanciata **una politica europea dei trasporti logisticamente integrata, superando l'approccio per singola modalità** finora prevalentemente seguito e **l'elaborazione di testi legislativi gravemente generici e anche lacunosi, impostati secondo una logica a silos** delle varie competenze coinvolte. Va assolutamente lanciato un nuovo **"Libro Bianco europeo sui Trasporti e la Logistica"**.

Il prossimo ciclo istituzionale dovrà **riequilibrare competenze e peso delle Direzioni generali, dei Consigli e delle Commissioni parlamentari**, in modo da **dare ai trasporti e alla logistica la centralità politica e operativa** che meritano, e rivedere il **meccanismo degli atti delegati e di esecuzione**, con limiti nel tempo e nel perimetro di mandato alla Commissione.

In futuro, **la Commissione dovrebbe portare avanti valutazioni di impatto più trasparenti e intelleggibili, coinvolgendo attivamente gli Stati membri, le rappresentanze territoriali e le intere filiere interessate**, attraverso una metodologia di calcolo e pesi ponderati, e **Centri Studi e Ricerca effettivamente indipendenti**, possibilmente inseriti in un Albo sottoposto a revisione periodica.

L'Italia, in particolare, deve investire di più sul progetto europeo, scegliendo con cura la futura classe dirigente chiamata a rappresentarla nelle istituzioni a Bruxelles, coltivando una generazione di funzionari europei consapevoli non solo delle criticità, ma soprattutto del potenziale del Paese.



Per promuovere imprese libere, competitive, innovative e sostenibili

