



ASSEMBLEA ANNUALE

AGORÀ CONFETRA 2018

Relazione del Presidente Confetra
NEREO MARCUCCI

ROMA, 17 OTTOBRE 2018

Da quest'anno il tradizionale intervento introduttivo del Presidente Confederale aprirà l'Agorà cioè il dialogo tra una platea selezionata e qualificata di operatori ed i massimi rappresentanti delle Istituzioni su un tema ritenuto prioritario dal mondo imprenditoriale del trasporto e della logistica.

Riteniamo che questo appuntamento – che sarà annuale – possa contribuire all'assunzione di decisioni imprenditoriali che debbono coniugare scelte strategiche di investimento e di mercato con la più chiara visione possibile del contesto nel quale quelle scelte si collocano, cioè della vision e dei provvedimenti dei Decisori politici.

Quest'anno, per le molte sollecitazioni dovute ad un diffuso senso di incertezza, il check up è dedicato alle infrastrutture strategiche che riteniamo siano da considerare come una parte del corpo dal cui stato di salute dipende l'intero sistema vitale. Spero che il check up consenta di condividere una diagnosi che, riassunta in un Position Paper, realizzato in partnership con l'Università Federico II, che sarà presentato tra poco dal Professor Vittorio Marzano, costituirà la base di discussione a tutti i livelli e da parte di tutte le componenti del sistema Confetra.

Naturalmente richiamiamo anche il ruolo altrettanto importante e talvolta preminente oggi assunto dalle infrastrutture immateriali, dagli incentivi e dalle regole – che come il ferrobonus, il marebonus e lo sconto pedaggi hanno invertito il trend antiambientale del "tuttostrada", nonché dal necessario corollario delle semplificazioni burocratiche, normative, documentali. Nel Position Paper abbiamo dunque sottolineato delle priorità che a nostro

parere debbono accompagnare l'evoluzione delle infrastrutture fisiche: il rispetto della tabella di marcia prevista dalla Strategia italiana per la banda ultralarga approvata nel 2015 ed il mantenimento dell'alto livello di digitalizzazione raggiunto dalla nostra Agenzia delle Dogane.

Confetra ha condiviso l'impianto di pianificazione, programmazione e realizzazione di infrastrutture per il trasporto merci e la logistica, declinati negli anni dal 2015 al 2018 in una serie di documenti di indirizzo, attuazione, revisione e finanziamento sintetizzati in "Connettere l'Italia" che abbiamo ritenuto corrispondessero alle necessità dell'industria logistica.

Abbiamo apprezzato pubblicamente i contenuti delle linee programmatiche di settore presentate alla fine di luglio dal Signor Ministro delle Infrastrutture e Trasporti che riprendevano in gran parte quell'impianto, con particolare riferimento all'allargamento della catchment area dei porti basato su reti ad alta capacità, alla semplificazione documentale ed alle nuove tecnologie, agli aumenti di capacità delle reti di trasporto terrestre, allo switch modale tra gomma e ferro, alla diversificazione delle tipologie di traffici merci senza puntare solo sui containers, all'impegno nel combattere il fenomeno del cabotaggio piratesco nell'autotrasporto, alla razionalizzazione dei trasporti eccezionali.

Abbiamo particolarmente apprezzato la manifestazione di una forte volontà di avviare sistematicamente monitoraggi ed interventi di manutenzione straordinaria che coincidevano con le nostre richieste del 2016 dopo il crollo del viadotto di Annone sulla Milano-Lecco. Il tragico evento del crollo del ponte Morandi sull'autostrada A10 a

Genova ha riproposto il tema della manutenzione del patrimonio infrastrutturale nazionale parcellizzato tra molte competenze e poche risorse. Quel tragico evento ha avuto un impatto devastante sui cittadini e sulle imprese genovesi. Tutta la logistica genovese – dai terminalisti agli spedizionieri, dai doganalisti agli agenti marittimi, dagli auto-trasportatori ai magazzini – sta subendo il contraccolpo che a nostro parere il recente decreto legge non ha pienamente messo a fuoco. Per questo auspichiamo opportuni correttivi in sede di conversione.

Per noi gli interventi infrastrutturali non vanno divisi tra “grandi opere” e “piccole opere” in base alle dimensioni. Preferiamo parlare di “opere utili” e “opere inutili” in base alla loro strategicità per il settore della logistica.

Nel Contratto di Governo sono richiamati esplicitamente elementi di discontinuità ed è altrettanto esplicita la volontà di riconsiderare alcuni interventi.

Abbiamo ritenuto legittimo e quasi naturale che il nuovo Governo volesse procedere ad una propria project review.

Ora riteniamo sia doveroso da parte nostra chiedere quali siano le infrastrutture che sono ritenute ridondanti rispetto alle necessità del Paese e quali provvedimenti non si intenda riprogrammare o completare.

In ogni caso noi contiamo sulla disponibilità alla prosecuzione del confronto, basato sulla concertazione e non sulla consociazione. Confronto che riteniamo possa proseguire anche dopo la predisposizione della Legge di Bilancio 2019

e dei relativi allegati che consentiranno di rilevare l'allineamento, che noi auspichiamo, tra le scelte di pianificazione/programmazione e le relative dotazioni finanziarie.

Siamo infatti convinti e vorremmo che lo fosse anche il Governo che se vogliamo tentare di dare un futuro a questo Paese si debba destinare alle infrastrutture materiali ed immateriali quota parte importante delle scarse risorse disponibili.

Tutte le analisi convergono nel considerare l'export (e quindi la capacità produttiva e di innovazione del sistema industriale italiano e quella del suo partner naturale, la logistica) l'ancora di salvataggio nel decennio della peggior crisi del dopoguerra.

Il Professor Marzano darà conto di questa mia affermazione confermando il ruolo dell'export sul Pil nazionale, riferendo sulle diverse modalità e sulla inscindibile integrazione del sistema che avanza o regredisce complessivamente.

Il perimetro delle attività logistiche è tanto vasto quanto di difficile quantificazione; considerando il PIL 2017 possiamo parlare di un valore della logistica del 6,5% (fonte Contract Logistics che, a causa della mancanza di statistiche che distinguano i traffici di passeggeri da quelli di merci, non comprende i trasporti marittimi e via aerea) che può raddoppiare se si stimano tutte le modalità e l'indotto.

La ripresa dei consumi interni è trainata dalle buone performance nell'esportazione del Paese e quindi, nonostante una leggera flessione nel primo semestre 2018, possiamo affermare su base statistica che investendo nel sistema

infrastrutturale per le modalità più utilizzate dai flussi di export verso l'Europa (quindi Terzo Valico, del quale non ci sfuggono i limiti di progettazione, valichi svizzeri, Brennero e relative adduzioni) e nei porti, aeroporti, interporti per esportare verso l'Europa ed il mondo, si sostiene e si sosterranno nel breve e medio periodo i consumi interni.

In sintesi: proseguire negli investimenti infrastrutturali materiali ed immateriali per un Paese trasformatore come l'Italia non è una opzione tra le altre ma è la condizione perché il futuro del Paese sia sostenibile socialmente, economicamente ed ambientalmente.

Francamente, non mi pare che nessun grande economista abbia individuato alternative che siano, come l'investimento in infrastrutture ed in semplificazioni, certamente non a "costo zero" ma altrettanto certamente a "saldo zero o positivo" per l'economia del Paese.

Per confermare queste convinzioni vi sono anche ragioni aggiuntive dovute a cambiamenti politici recenti o in corso.

La globalizzazione, che se meglio governata avrebbe espresso prevalentemente la faccia virtuosa della medaglia, ha causato invece modificazioni strutturali della divisione internazionale del lavoro ed ha concorso al determinarsi nell'Occidente di conseguenze che hanno impattato sull'occupazione, sui margini aziendali indispensabili agli investimenti, sui salari, sulla tenuta del welfare. Dobbiamo però alla globalizzazione il significativo incremento dei traffici, in particolare via mare, ed il coinvolgimento in processi di ammodernamento strutturale e culturale di un numero crescente di Paesi nei quali, seppure a macchia di

leopardo e con diverse intensità, si è diffuso anche un certo livello di benessere. La libera circolazione delle persone e delle merci governata in modo appropriato è stata certamente fattore di sviluppo e di civiltà a livello planetario anche se ha alimentato un paradosso: aumenta la ricchezza prodotta globalmente ma sono inceppati i meccanismi di redistribuzione.

Molti Governi occidentali valutano soluzioni che ritengono coerenti con la domanda di lavoro e di stabilità economica dei propri cittadini. Nel Regno Unito, ad esempio, l'uscita dall'Europa è sembrata la risposta a molti problemi anche se, a processo avviato, pare che il danno possa essere maggiore dei vantaggi per una economia che ha puntato tutto sulla finanza rinunciando alla manifattura.

Punta di lancia di queste opzioni protezionistiche sono gli Stati Uniti che accompagnano l'introduzione di barriere daziarie su un numero crescente di prodotti cinesi e europei con interventi di varia natura – dalla moral suasion a provvedimenti fiscali – per far rientrare produzioni manifatturiere negli USA, "America First"!

Dall'altra parte la Cina che, fin dal 2013, ha pianificato un progetto di riequilibrio sociale e regionale imperniato sul produrre di più e con maggiore qualità esportando verso il mondo, garantendosi il controllo di infrastrutture portuali e ferroviarie, nonché di ogni modalità di trasporto diversa dall'autotrasporto.

In questo contesto avremmo bisogno di un'Europa più forte e coesa, capace di contrattare a nostro favore le modalità di integrazione e utilizzo delle numerose piattaforme logistiche e trasportistiche che i Cinesi stanno realizzando in Europa ed in Africa ed avremmo certamente

bisogno di un'Italia connessa al proprio interno, verso l'Europa e con le grandi infrastrutture BRI.

Il nostro Paese non può restare indifferente a queste macrodinamiche, a maggior ragione se si considera che eredita dall'ultima grave e prolungata crisi una struttura produttiva-economica modificata, con l'alterazione del peso relativo sul PIL della domanda interna e dell'import/export.

Confetra per poter dare un contributo sta cercando di approfondire le conseguenze di questi processi attraverso la costituzione dell'Osservatorio Strategico agli investimenti legati alla Belt and Road Initiative in collaborazione con SRM, lavorando gomito a gomito con Assoporti e allargando questo lavoro alle Università di Napoli, Genova e Roma e con seminari sulle conseguenze per gli associati e per il Paese delle due possibili modalità di uscita del Regno Unito dall'Unione e dall'Unione doganale.

Altre situazioni sfidanti ci stanno di fronte da tempo e si vanno consolidando in particolare nei porti.

La qualità delle infrastrutture del nostro sistema portuale, le performances ed i costi dei servizi terminalistici, tecnico-nautici, trasportistici e generali sono in linea con quelli europei in ottica costo globale O/D. I tempi dei controlli doganali sono ragionevoli anche se sono ancora influenzati negativamente da quelli di altre amministrazioni che hanno carenza di personale e di strutture. Restano da risolvere importanti problemi di accessibilità stradale e ferroviaria nei porti Nord Tirrenici e Nord Adriatici per massimizzare la catchment area nazionale e soprattutto

internazionale sia per i contenitori che per i ro-ro. In alcuni casi vi sono difficoltà nell'approfondimento dei fondi.

In questo contesto la riforma di sistema più utile al Paese è rappresentata dalla Conferenza nazionale dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale, uno strumento di condivisione della pianificazione portuale e logistica; che ha ricondotto alla sovranità e agli interessi dello Stato, espressi attraverso la Conferenza presieduta dal Ministro, le scelte fondamentali di politica portuale e logistica da rappresentare in Europa.

Se non ne avesse altri la riforma sancita dal decreto legislativo 169/2016 avrebbe sicuramente il merito di aver demolito due totem: l'approccio "offertista" che riteneva che più banchine e più piazzali generassero più traffico, e l'idiosincrasia per il trasporto ferroviario e per il cabotaggio navale.

Alle AdSP debbono però essere dati strumenti, peraltro già decisi e finanziati, e tolti vincoli impropri. A questo fine gradiremmo essere rassicurati, Signor Ministro, circa lo sblocco del Decreto Progettazione finalizzato al rafforzamento degli Uffici Tecnici e del Decreto di ripartizione del Fondo Infrastrutture 2018, come testimonianza concreta della scelta di continuare ad investire nel sistema.

Signor Ministro, per tutelare gli interessi nazionali dobbiamo adottare come gli altri Paesi – sui temi logistici e trasportistici – il "fare sistema" tra Governo ed imprese.

In questi ultimi anni pubblico e privato hanno fatto sistema a Bruxelles ad esempio quando si è tentato di mortificare la portualità mediterranea, ed in particolare quella italiana, definendo aiuti di Stato gli investimenti in dragaggi nel Regolamento GBER e su quello per l'accesso ai servizi portuali.

Credo che al più presto dovremmo tentare di farlo di nuovo per contrastare una decisione comunitaria che tratta le Autorità di sistema portuale, amministrazioni pubbliche regolatrici, come entità imprenditoriali da assoggettare a tassazione. A questo proposito sottolineo che Confetra ritiene che si debba difendere la natura pubblica del Regolatore Adsp, in via di principio considerata la strategicità del demanio marittimo come bene finito, ed in via pratica per evitare il blocco dei finanziamenti infrastrutturali che sarebbero, a quel punto ed a ragione, considerati aiuti di stato.

Ritengo vi sia la necessità di continuare a fare sistema anche in ambiti diversi da quello marittimo-portuale ad esempio per contenere i divieti unilateralmente disposti contro i nostri autotrasportatori in Tirolo e per trovare soluzioni con i comuni francesi che obbligano i nostri autotrasportatori ad allungare i propri percorsi di centinaia di chilometri come abbiamo chiesto nell'audizione al Ministero in vista del vertice bilaterale italo-francese dello scorso giugno.

I vincoli impropri per le AdSP, che hanno conseguenze sugli operatori, sono rappresentati dall'eccesso di regolazione o paradossalmente dalla sua carenza, ma ritornerò sull'argomento.

Per il settore dell'autotrasporto Confetra sostiene che sarebbe impensabile reintrodurre costi minimi di riferimento che faciliterebbero la penetrazione del cabotaggio dei comunitari dell'est già oggi in evidente aumento (un recente studio sul cabotaggio commissionato dall'Albo autotrasportatori evidenzia che il 60% dei transiti ai valichi alpini è di veicoli stranieri e che le principali nazionalità sono Slovenia, Romania, Polonia e Bulgaria); che la sostenibilità delle piccole imprese di autotrasporto debba essere garantita dai tempi certi di pagamento e dai controlli per scongiurare la concorrenza sleale; che gli attuali sussidi debbano essere trasformati in incentivi, cioè finalizzati.

Riteniamo che per i veicoli meno inquinanti si possa abolire il bollo di circolazione e che si possano destinare agli autotrasportatori ulteriori 120 milioni di euro che lo Stato si carica ogni anno in luogo delle società autostradali per lo sconto pedaggi. Riteniamo che si debba confermare il marebonus e che si possa e debba sostenere il progetto RAM di un marebonus di livello comunitario prodromico all'allargamento delle TEN-T ai Paesi rivieraschi della sponda Sud del Mediterraneo. Con Fedit, Trasporto Unito, Aiti ed Aite riteniamo che si debbano declinare nell'ambito dell'accesso alla professione alcune specificità dei traslocatori e che si debba generalizzare la definizione di "percorsi sicuri" per i trasporti eccezionali salvaguardando un patrimonio di imprese di trasporto e manifatturiere in particolare del Nord Est. Preferiremmo collaborare per realizzare progetti pilota per la distribuzione sostenibile nelle città con i nostri courier piuttosto che vederli tartassati dal MISE e dall'AGCOM che vorrebbero assoggettarli al contratto aziendale delle Poste.

Per il Paese è un obiettivo irrinunciabile puntare a trasferire merci via ferrovia facendo entro il 2021 il 50% di treni/km in più rispetto al 2014. **Non deve farci demor- dere il leggero rallentamento registrato in questi mesi.** Le nostre Associazioni di settore Fercargo e Assoferr ritengono realistico raggiungerlo step by step in rela- zione agli interventi infrastrutturali e contando sulla con- clusione dei lavori delle due grandi gallerie ferroviarie del Monte Ceneri e del Brennero. Il riequilibrio modale è im- posto per un verso dalle politiche unilaterali di conteni- mento del trasporto stradale volute dal Tirolo e dalla Sviz- zera, per l'altro da condivise ragioni di riequilibrio ambien- tale. **Fino ad allora è necessario proseguire con la politica di incentivazione - sulla conferma della quale gradiremmo conoscere la opinione del Signor Ministro - che ha nella riduzione dei canoni conces- sori che incentivano i terminal portuali, nel ferrob- nus e nello sconto tracce gli strumenti di maggior successo. Ritorneremo in argomento nella terza edizione del meeting di Pietrarsa che proporremo tratti ancora una volta dell'utilità del binomio mani- fattura/logistica.**

Il trasporto aereo rappresenta un working in progress, grazie ad un tavolo di lavoro aperto dal MIT al quale par- tecipano le nostre associate Anama, Fedespedi e Asso- handlers. Il cargo aereo è in crescita da alcuni anni pre- miando la qualità dei servizi dei nostri operatori. Rite- niamo necessaria una Cabina di regia nazionale che si doti di strumenti di verifica dell'efficienza per incentivare in al- cuni aeroporti principali i collegamenti ferroviari e la di- sponibilità di aree dedicate, l'introduzione del preclearing

per l'import riducendo con questi interventi il gap costituito dalle maggiori frequenze negli aeroporti comunitari che attirano parte del nostro traffico.

Alla luce dell'analisi dei vari comparti, mi domando ora se non sia arrivato il momento di valutare un unico provvedimento che Fedespedi chiama *Servizi 4.0* che metta in fila tutte le semplificazioni regolamentari relative al "trasporto e controllo delle merci"; che ridefinisca con chiarezza il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dell'AGCOM; che avvii concretamente lo sportello unico doganale e dei controlli licenziando il Regolamento del SUDOCO, che consente in primis la razionalizzazione di tempi e costi dei controlli fitosanitari e sanitari; che riunifichi il sistema diffuso e disperso delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali; che renda possibile il ricorso a competenze private esterne accreditate, con l'ovvia eccezione della Dogana, quando la carenza di personale delle amministrazioni pubbliche impedisce l'efficiente attività di controllo sulla merce; che faccia il punto sulla natura – captive verso le AdSP o di mercato – della Piattaforma Logistica Nazionale.

Insomma una "**Bassanini delle merci**" per liberare le potenzialità dell'industria logistica italiana da una selva di gravami burocratici e di incagli.

Sul mondo delle nostre imprese potrebbe abbattersi una tempesta perfetta come conseguenza delle guerre commerciali e del protezionismo che si sommerebbe alle integrazioni orizzontali e verticali degli armatori, ai molteplici

ruoli svolti dagli online retailers, all'ingresso di IT providers attivi sui booking.

Il risultato, si sostiene, sarebbe la riduzione drastica degli attori sul mercato e/o la riduzione dei margini aziendali degli operatori portuali e degli spedizionieri.

Clecat in un recente Convegno promosso dal Presidente della Fedespediti ha definito tutto questo un *"reshuffling of the cards"* che lascerà sul campo winners and losers.

E' il mercato bellezza si potrebbe sostenere!

E' diffusa, seppure con diverse gradazioni, la convinzione che gran parte del malcontento dei cittadini nel mondo occidentale sia dovuto alla carenza di regole che garantissero il pluralismo industriale e quindi la democrazia economica e la conseguente diffusione equilibrata nel mondo globalizzato del benessere e della ricchezza.

Conosco bene la capacità di reazione delle nostre aziende, i loro legami con quel sistema di piccole e medie imprese tipico del nostro Paese che di fronte a maggiori complessità, magari derivanti da nuove normative daziarie o doganali (Brexit) o relative a nuovi mercati, riesce a continuare a vendere la propria organizzazione facendo scouting in nuove opportunità, in nuovi mercati di sbocco, investendo in nuove tecnologie e in personale altamente specializzato. Il nostro è un sistema produttivo resiliente e creativo.

Alla liberalizzazione prevista dal nuovo Codice Doganale comunitario gli associati a Anasped e Assocad non hanno risposto con l'arroccamento, così come Fercargo e Assoferr hanno utilizzato appropriatamente per allargare il proprio mercato i provvedimenti come il ferrobonus e lo

sconto pedaggi. Aiutando, sia detto per inciso, il miglioramento delle condizioni ambientali.

Noi abbiamo sempre distinto tra sussidi, non finalizzati e non definiti nel tempo, ed incentivi definiti nel tempo e nello scopo.

Potrebbero non bastare le infrastrutture idonee, le semplificazioni migliori.

UNCTAD, OCSE, Parlamentari Europei avvertono l'esigenza di rivedere la regolazione. Noi pensiamo che sia necessario un Regolatore forte ed autorevole, con idee chiare, che eviti che la logistica divenga una metafora della globalizzazione che aumenta la ricchezza complessiva prodotta riducendone tuttavia i percettori: imprese e lavoratori.

Il punto di equilibrio è tutto da costruire. Forse consiste nel confermare la distinzione tra servizi di trasporto marittimo e servizi a terra, nel riconsiderare le modalità per garantire la neutralità dei concessionari fornitori di servizi, nel definire più compiutamente indirizzi politici europei e nazionali a tutela della concorrenza, nel ridiscutere le diverse normative che regolano le concessioni demaniali, nel perimetrare meglio i confini tra gestori e fruitori delle reti: dalle tracce ferroviarie ai terminal portuali.

In buona sostanza riteniamo che si debba mantenere un sistema che offra opportunità ed occasioni che non esisterebbero in un mercato disegnato su misura per pochi attori.

L'Europa ha aperto un faro su quest'argomento che riteniamo di vitale importanza anche per il nostro Paese. Una ulteriore occasione per fare sistema pubblico-privato.

Mantenere opportunità ed occasioni, cioè mantenere il pluralismo sarebbe funzionale a proteggere l'occupazione. Confetra conta sulla funzione regolatrice del CCNL della logistica sia per le imprese, alle quali assicura certezze di costi, e sia per i lavoratori, ai quali assicura uniformità di trattamenti dovunque operino ed a qualsiasi etnia appartengano: dalla strada al ferro, dal mare all'aereo, dai magazzini ai servizi. Per questo motivo contrastiamo da sempre la pretesa di imporre il CCNL delle ferrovie dello Stato alle imprese ferroviarie private, o quello aziendale delle Poste ai corrieri espressi. Anche da questo punto di vista abbiamo la coscienza a posto visto che abbiamo regolato con Cgil Cisl Uil e con la competenza della nostra Fedit, il lavoro dei rider nell'ambito del contratto nazionale della logistica e che stiamo definendo grazie all'impegno della nostra Assoespressi, un contratto "pilota" per il trattamento del personale impegnato nelle aziende dell'indotto di Amazon.

Signor Ministro, i Governi cercano un riequilibrio alla scontentezza generale fino ad ipotizzare che nel futuro si possa tornare alla inflazione competitiva, o con ricette ancora più radicali come i grandi della Silicon Valley che hanno coralmemente sostenuto che "è necessario apprestarci alla ricaduta sociale e politica dei progressi tecnologici ed in materia di robotica e di intelligenza artificiale attraverso un reddito minimo universale"...che però come in Alaska – area di avvenuta sperimentazione – è da apprezzarsi solo perché "ha distribuito i profitti da petrolio e non ha determinato nuove tassazioni" come invece è avvenuto in Finlandia che da quest'anno chiude la sperimentazione.

Personalmente – e questo non implica che Confetra la pensi così - credo che si debba ipotizzare un basket di soluzioni basate sul ritorno all'egemonia del manifatturiero ed all'esportazione "a credito" verso Paesi in via di sviluppo come ipotizzò un martire delle brigate rosse Ezio Tarantelli nei lontani anni '80.

Più realisticamente: teniamo conto delle pur controverse teorie di Parag Khanna sostenitore apprezzato del fatto che il governo globale assumerà la forma della megadiplomazia di coalizioni di attori pubblici e privati, o come scrive Kevin Kelly a proposito di Connectography "se le infrastrutture determinano il destino del mondo allora per capire dove il futuro dirige il suo corso basta seguire le reti della supply chain descritte in quel libro".

Stamani Confetra, con gli interventi che seguiranno, cerca di sostenere una tesi: manifattura e logistica rappresentano una parte delle risposte che il Governo sta cercando per migliorare la vita delle persone. E propone un Patto al Governo: se lo Stato fa la sua parte – con le risorse sulle opere infrastrutturali, con l'avanzamento delle infrastrutture immateriali, con le semplificazioni amministrative – le imprese continueranno a fare la loro con investimenti, con ricerca, creando sviluppo e occupazione.

Noi riteniamo che quanto viene oggi qui espresso configuri **la funzione istituzionale della rappresentanza**. Funzione pubblicistica, ideale, politica, tutelata – attraverso l'Articolo 99 - dal rango costituzionale. Per onorare questa

funzione occorre essere organizzazioni indipendenti dai partiti, ma anche da singoli gruppi imprenditoriali, e democratiche, quindi scalabili. Organizzazioni dove vi è ricambio di gruppi dirigenti, competizione delle idee e capacità di essere sindacato delle imprese non arroccato di fronte alle superiori esigenze del Paese.

Forse vi sono diffuse responsabilità per il distacco tra decisore pubblico e rappresentanza delle categorie produttive conseguente ad una certa confusione tra lobby e soggetti che, come noi, aderiscono idealmente e nei comportamenti ai contenuti del Regolamento sul Partenariato economico sociale della Unione Europea.

Abbiamo l'onore e l'onere di partecipare al Comitato Nazionale dell'Economia e del Lavoro che vive una nuova stagione impegnato in importanti dossier sulla rappresentanza, sulla contrattualistica, sull'innovazione.

Non intendo rivendicare i quarti di nobiltà di una Confederazione che ha compiuto settant'anni, anzi siamo impegnati nell'innovare per rappresentare al meglio un mercato che innova e che si fa globale.

Siamo una grande organizzazione "in cammino", come "in cammino" sono le nostre imprese associate.

Abbiamo deciso, quest'anno, di misurarci con un progetto Europeo CEF – insieme al MIT, all'Agenzia delle Dogane ed a RFI – perché avvertiamo il bisogno, in questo caso specifico sui temi della Gate Automation, di portare concretamente le istanze degli stakeholders laddove si sperimentano nuovi modelli logistici a sostegno dell'intermodalità.

Abbiamo collaborato alla recente missione della Farnesina ad Alessandria d'Egitto, per rappresentare e supportare al meglio le aspettative del cluster marittimo e logistico italiano rispetto, ad esempio, al raddoppio di Suez ed alla ipotesi di estendere le Ten T anche al bacino Mediterraneo.

Abbiamo costruito una rete di partnership di studio e ricerca – con gli Atenei di Napoli, Roma, Genova, con Sipo-trà e con SRM – perché una Organizzazione di imprese con un polmone scientifico capace di analizzare gli scenari economici e del settore non rischia di ripiegare sul mero rivendicazionismo quotidiano.

Da quest'anno, per la prima volta, parteciperemo ai lavori istruttori dell'Outlook Italia del Vertice di Davos promosso dal World Economic Forum. Porteremo anche in quella autorevole sede il profilo, le istanze, le attese, le potenzialità della logistica nazionale che noi rappresentiamo.

La multisettorialità, rappresentata dalle 19 federazioni di settore che aderiscono a Confetra è un patrimonio che mettiamo al servizio dei nostri Imprenditori, del Governo, e del Paese. Il nostro progetto strategico: difendere il pluralismo nel mercato e per il mercato perché essenziale per la distribuzione della ricchezza. Ciò postula una forte coesione interna che a sua volta richiede un avanzamento dell'insieme degli attori della supply chain senza che nessuno che sia stato capace di raccogliere le sfide della Ricerca e dell'Innovazione, per stare al passo con Intelligenza Artificiale, Internet of Things, Robotics debba arrendersi alla logica del più forte.

Collaboriamo sinergicamente con Assoporti e Confitarma: i porti italiani e l'armamento battente bandiera italiana;

siamo impegnati quotidianamente, su tanti dossier, a rendere più integrata la filiera logistica a mare come a terra. Lavoriamo con Confindustria, affinché manifattura e logistica si pensino reciprocamente sempre più come i due volti di una stessa medaglia: quella della competitività delle nostre imprese. Il prossimo 26 novembre, a Genova, terremo il Terzo appuntamento dei nostri Stati Generali del trasporto ferroviario delle merci, co-promosso dalle due Confederazioni. Le Associazioni Europee, alle quali Confetra aderisce attraverso le sue Federazioni nazionali - Feport, Clecat, Fiata, IRU, Confiad - lavorano mettendo vere e preziose competenze a disposizione delle diverse Direzioni Generali comunitarie dalla Competition, alla Move alla TAXUD.

Noi non temiamo, Signor Ministro, una legge sulla rappresentanza. Anzi, la invociamo. Associamo 19 Federazioni di settore che rappresentano tutta l'intera filiera logistica in ogni modalità. Vogliamo essere misurati e vogliamo essere valutati per la qualità e la serietà del nostro lavoro. La frammentazione della rappresentanza è un grande male per le imprese, per i lavoratori, per la qualità del nostro confronto con le Istituzioni.

Quest'ultima parte della mia relazione vuole certificare che siamo capaci di chiedere solo quando siamo stati capaci di dare e vuole riaffermare, nell'ultima Assemblea che presiedo, i valori e di principi che hanno guidato la mia azione e quella dei miei collaboratori in questi anni a partire dall'avvocato Piero Luzzati storico Direttore Generale di Confetra il cui testimone è stato raccolto recentemente dal nuovo Direttore Generale Dr. Ivano Russo, e da tutta

la vasta rete di collaboratori impegnati nella sede centrale, nelle associazioni e federazioni e nelle strutture territoriali.

Ultima annotazione: quest'anno abbiamo anche deciso di mettere a disposizione la vetrina dell'Assemblea Pubblica Confederale per promuovere una operazione di Responsabilità Sociale in ambito associativo. Ospiteremo ogni anno una diversa onlus, ne sosterremo i progetti, l'accompagneremo nella sua attività. Lascio quindi la parola al Presidente dell'associazione KIM per una breve illustrazione delle attività e vi ringrazio per l'attenzione.

