

Le 10 domande di Confetra in vista delle elezioni

Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha reso noto di aver sottoposto a tutti gli schieramenti impegnati in campagna elettorale 10 domande per conoscere i rispettivi programmi in materia di politica dei trasporti. “Le domande – ha spiegato il presidente Confetra Carlo De Ruvo – riguardano temi chiave per le imprese private della logistica, del trasporto e della spedizione su ognuno dei quali auspichiamo risposte dirette che divulgheremo all’interno del nostro sistema in modo da fornire una ‘bussola’ utile per le prossime elezioni”.

I 10 macrotemi affrontati da Confetra ([qui il testo completo delle domande sottoposte ai partiti](#)) sono intitolati a autotrasporto, trasporto ferroviario, trasporto marittimo, trasporto aereo, servizi postali, Pnrr, sportello unico doganale, pressione fiscale sulle imprese e finanziamento delle Authority, politiche del lavoro e semplificazioni: “Per ognuna delle domande – ha precisato De Ruvo – abbiamo precisato il nostro punto di vista che può sintetizzarsi in poche battute: semplificazione, interventi a saldo zero e stare al passo con l’Europa”.

Elezioni: le 10 domande di Confetra per la nuova politica dei trasporti

Author : com

Date : 6 Settembre 2022

(FERPRESS) - Roma, 6 SET - La Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha sottoposto a tutti gli schieramenti impegnati in campagna elettorale 10 domande per conoscere i rispettivi programmi in materia di politica dei trasporti. “Le domande – precisa il Presidente Confetra Carlo De Ruvo – riguardano temi chiave per le imprese private della logistica, del trasporto e della spedizione su ognuno dei quali auspichiamo risposte dirette che divulgheremo all’interno del nostro sistema in modo da fornire una “bussola” utile per le prossime elezioni.

Nel dettaglio – continua De Ruvo – abbiamo chiesto alle forze candidate a governare il Paese che interventi intendono attuare su autotrasporto, trasporto ferroviario, trasporto marittimo, trasporto aereo, servizi postali, PNRR, sportello unico doganale, pressione fiscale sulle imprese e finanziamento delle Authority, politiche del lavoro e semplificazioni. Per ognuna delle domande abbiamo precisato il nostro punto di vista che può sintetizzarsi in poche battute: semplificazione, interventi a saldo zero e stare al passo con l’Europa”.

Per consultare i 10 temi di Confetra [clicca qui](#).

06/09/22 17:38

Logistica**Le 10 domande di Confetra alla politica**

In vista delle elezioni del 25 settembre la Confederazione ha sottoposto i suoi quesiti agli schieramenti impegnati nella campagna elettorale, per una nuova politica dei trasporti



Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha sottoposto a tutti gli schieramenti impegnati in

campagna elettorale 10 domande per conoscere i rispettivi programmi in materia di politica dei trasporti. "Le domande riguardano temi chiave per le imprese private della logistica, del trasporto e della spedizione, su ognuno dei quali auspichiamo risposte dirette che divulgheremo all'interno del nostro sistema in modo da fornire una 'bussola' utile per le prossime elezioni", ha spiegato il Presidente di Confetra, Carlo De Ruvo.

"Nel dettaglio abbiamo chiesto alle forze candidate a governare il Paese che interventi intendono attuare su autotrasporto, trasporto ferroviario, trasporto marittimo, trasporto aereo, servizi postali, PNRR, sportello unico doganale, pressione fiscale sulle imprese e finanziamento delle Authority, politiche del lavoro e semplificazioni. Per ognuna delle domande abbiamo precisato il nostro punto di vista che può sintetizzarsi in poche battute: semplificazione, interventi a saldo zero e stare al passo con l'Europa", ha precisato ancora De Ruvo.



AUTOTRASPORTO

In Italia, nonostante la riduzione del numero delle imprese negli ultimi anni, il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi presenta ancora un'offerta eccessiva e polverizzata. Gli ultimi interventi normativi dettati dall'Europa col Regolamento n.1055/2020, pur avendo introdotto requisiti più stringenti per lo svolgimento dell'attività, hanno soppresso la possibilità della previsione da parte dei singoli Stati Membri di ulteriori vincoli per l'accesso al mercato. Gli effetti di queste novità normative non sono ancora chiari, essendo entrate in vigore dallo scorso febbraio, ma il timore che possano rallentare ulteriormente il processo di riequilibrio tra domanda e offerta del servizio sono fondati. Per le imprese strutturate è inoltre oramai pressante la problematica della penuria di autisti. Confetra, chiede, dunque: "Quali sono le azioni che ritenete più idonee affinché si possa agevolare il rafforzamento strutturale e qualitativo del settore tenuto anche conto che le risorse di cui il settore è destinatario non si sono rivelate efficaci a tal fine?".



**TRASPORTO FERROVIARIO**

La quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia è ancora bassa - circa 13% contro la media europea del 19% - e molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030 secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti (si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti) che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi. La Confederazione chiede alla politica: "Qual è la vostra visione per incrementare l'intermodalità strada-ferrovia e avviarci speditamente verso gli obiettivi prefissati dall'Unione Europea?".



PORTO MARITTIMO

La riforma portuale del 2016 (d.Lgvo n.169/2016) a distanza di sei anni risulta ancora per molti aspetti inattuata. Si avverte la mancanza di una strategia nazionale per la portualità, ad esempio sui criteri di riferimento per gli investimenti infrastrutturali e per i piani regolatori dei porti. La domanda rivolta alle forze politiche, in questo caso è: "Come intendete intervenire per favorire uno sviluppo efficiente ed efficace della portualità nazionale?".



TRASPORTO AEREO

ENAC sta elaborando il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel 2017 il Ministero Infrastrutture e Trasporti aveva elaborato un position paper per il cargo aereo con la collaborazione delle associazioni di riferimento in cui erano indicate le criticità del settore e le possibili soluzioni. Le proposte del position paper sono ritenute tuttora valide dal sistema associativo/imprenditoriale del settore. Confetra chiede a chi si candida per guidare il Paese: "Come ritenete di poter dare rapida attuazione alle proposte individuate nel Position paper partendo dall'elaborando Piano Nazionale Aeroporti?".

SERVIZI POSTALI

La normativa nazionale (D.Lgvo n.261/1999) non ha mai voluto distinguere i pacchi di merce generica dai pacchi postali che rientrano nella normativa dei servizi postali. Per i settori dell'autotrasporto e della spedizione questa ambiguità rende tutta la materia complessa e a perenne rischio di contenzioso. Per i corrieri inoltre la liberalizzazione dei servizi postali paradossalmente sta comportando aumento di oneri burocratici e finanziari, anziché aumento di semplificazioni. La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica chiede alle forze politiche che si fronteggeranno alle urne il 25 settembre: "Qual è la vostra visione su questo delicato tema?".

PNRR

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha assegnato al MIMS 62 miliardi di euro per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili, di cui il 56% al Sud. Si tratta di risorse ingenti che devono essere in grado di far fare un salto di qualità al nostro Paese, ma sappiamo bene che la tabellina di marcia imposta dall'Unione Europea è ferrea e rigorosa. La domanda, quasi d'obbligo, è: "Quali sono gli impegni con cui intendete garantire il pieno rispetto dei programmi del PNRR di competenza del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili?".



SPORTELLO UNICO DOGANALE E DEI CONTROLLI

Lo sportello doganale è essenziale nell'ambito del commercio internazionale. La previsione dello Sportello Unico Doganale e dei

Controlli (D.Lgvo n.169/2016) al fine di consentire che le varie amministrazioni coinvolte nel processo possano operare sotto la regia dell'Agenzia Dogane Monopoli concentrando in un solo luogo e nello stesso lasso temporale tutti i controlli (fino a 68 istanze verso 18 amministrazioni diverse oltre alle dogane) è un istituto indispensabile per il nostro Paese. È infatti necessario razionalizzare e velocizzare i vari procedimenti al fine di essere competitivi con altri Stati comunitari, soprattutto del Nord Europa, che si pongono quali porte dell'Unione Europea, concependo lo sdoganamento come business. La Confederazione chiede: "Come intendete facilitare l'avvio concreto dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli - SUDOCO - e realizzare l'armonizzazione reale delle tempistiche dei controlli delle varie amministrazioni coinvolte?".

PRESSIONE FISCALE SULLE IMPRESE - FINANZIAMENTO DELLE AUTHORITY

La pressione fiscale sulle imprese italiane è sopra la media europea. Oltre alle imposte sui redditi le imprese devono farsi carico anche di numerosi altri oneri tra cui in particolare i contributi al finanziamento delle Authority. Le imprese del settore trasporti, spedizione e logistica sono assoggettate al pagamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, dell'Autorità Antitrust, dell'Autorità sulle Comunicazioni con importi rilevanti perché le aliquote vengono applicate al fatturato che notoriamente per le imprese di servizi è più alto. Si tratta di oneri che innalzano ulteriormente la pressione fiscale globale e che indeboliscono la nostra competitività nei confronti dei competitor stranieri. "Ritenete che in generale la pressione fiscale debba essere ridotta e che in particolare l'Autorità di Regolazione dei Trasporti dovrebbe essere finanziata con la fiscalità generale a carico di tutta la collettività o in subordine dovrebbe essere finanziata da tutte le imprese produttive e non solo dalle imprese del settore trasporti?", chiede ancora la Confederazione.

POLITICHE DEL LAVORO

Le cure sin qui adottate per modernizzare il mercato del lavoro, ivi compreso il reddito di cittadinanza, si sono rivelate palliative legati a situazioni emergenziali. Il mercato del lavoro è ingessato, le politiche attive non funzionano, i lavoratori lamentano salari bassi e le imprese la mancanza di flessibilità. Inoltre l'elevato costo del lavoro non favorisce il fenomeno del reshoring disincentivando le imprese estere a effettuare investimenti in Italia. Domanda, quindi, Confetra a proposito del rilancio del lavoro nel nostro Paese: "Quali provvedimenti strutturali intendete adottare per favorire un'inversione di tendenza?".

SEMPLIFICAZIONI

Confetra nel 2019 ha collaborato con il Cnel nella realizzazione di un monitoraggio sui processi da semplificare nell'ambito delle operazioni dell'intera catena logistica. Ne è scaturito un Quaderno approvato dal Cnel stesso, che è una fonte di proposte normative in grado di snellire e ottimizzare oneri burocratici e amministrativi che impattano direttamente sul settore e quindi sull'economia nazionale. L'ultima richiesta alle forze politiche è: "Condividete e vi impegnate a tradurre in proposte normative le proposte di semplificazione per la logistica che Confetra ha realizzato assieme al Cnel?".



IL DELICATO NODO INFRASTRUTTURE E LA CAMPAGNA ELETTORALE

Trasporti, ecco le richieste

Dieci domande da Confetra per una nuova politica della logistica in Italia
Per Mauro Nicosia «il rischio è di avvatarsi in una spirale senza fine di inefficienze e scarsa competitività». Il Cismv spinge per la dimenticata blue economy

DI CARLO LO RE

Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) ha diffuso dieci quesiti per conoscere i programmi in materia di politica dei trasporti degli schieramenti impegnati in campagna elettorale. «Le domande», ha precisato il presidente nazionale Carlo De Ruvo, «riguardano temi chiave per le imprese private della logistica, del trasporto e della spedizione su ognuno dei quali auspichiamo risposte dirette che divulgheremo all'interno del nostro sistema in modo da fornire una "bussola" utile per le prossime elezioni».

Le domande

«Nel dettaglio abbiamo chiesto alle forze candidate a governare il Paese», ha proseguito De Ruvo, «che interventi intendono attuare su autotrasporto, trasporto ferroviario, trasporto marittimo, trasporto aereo, servizi postali, Pnrr, sportello unico doganale, pressione fiscale sulle imprese e finanziamento delle Authority, politiche del lavoro e semplificazioni. Per ognuna delle domande abbiamo precisato il nostro punto di vista che può sintetizzarsi in poche battute: semplificazione, interventi a saldo zero e stare al passo con l'Europa». Un'esigenza, quest'ultima, che se vale per l'Italia nel suo complesso, vale molto di più per la Sicilia, assolutamente penalizzata da una rete infrastrutturale arcaica.

Lo specifico siciliano

In merito, Milano Finanza Sicilia ha intervistato Mauro Nicosia, presidente regionale siciliano di Confetra, da anni assai critico dello status quo del comparto. «Esiste una questione infrastrutturale irrisolta in Sicilia. Ed è anche la metafora della perifericità economica del nostro sistema produttivo. Meno pesa l'economia dell'Isola, meno le sue infrastrutture saranno oggetto delle attenzioni che meritano in un Paese moderno. Il rischio, o il problema che dir si voglia, è quello di avvatarsi in una spirale senza fine di inefficienze e scarsa competitività».

Le scelte necessarie

«È necessario operare

scelte che sappiano, nell'immediato, dare quel sostegno di cui il comparto ha bisogno per poter sopportare il deficit infrastrutturale siciliano», ha continuato Nicosia, «misure compensative e sostegno economico sono quella testimonianza di attenzione che gli operatori attendono. Quello che più preoccupa, al di là della difficile situazione infrastrutturale, è avvertire la mancanza di una lucida prospettiva di pianificazione degli investimenti».

Storicamente, la Sicilia paga una strutturale carenza di competitività delle proprie infrastrutture, immaginate molti decenni fa, per non dire secoli, per garantire la mobilità e l'accesso al mercato isolano di merci i cui volumi non possono certamente essere paragonati a quelli di oggi. «L'isola oggi non può più essere soltanto un mercato di consumo al quale è affidato una fetta trascurabile e marginale di produzione manifatturiera», ha evidenziato Nicosia, «non può più pensare di affidare lo sviluppo industriale all'industria petrolchimica ormai al tramonto, ha bisogno di riconvertire la propria caratterizzazione industriale e deve poterlo fare partendo dalla necessità di dotarsi di infrastrutture moderne ed efficienti che sappiano traghettare l'economia siciliana nel contesto globale assicurandole una adeguata competitività nella logistica».

Ripensare i modelli

Oggi bisogna quindi innanzitutto ripensare i modelli di realizzazione delle infrastrutture. «Modelli da costruire insieme ai soggetti, come gli imprenditori e le associazioni», puntualizza il presidente regionale di Confetra, «che possono contribuire a interpretare il contesto economico, individuare le strategie di investimento e suggerire le priorità. Perché l'adeguamento delle principali arterie stradali e ferroviarie deve oggi tenere necessariamente conto dei contesti globali, "tarando" le strategie di investimento infrastrutturale alle esigenze che le economie emergenti presentano nel Mediterraneo e che possono contribuire a scrivere una vera politica "logistica" per il Mezzogiorno».

Porti e aeroporti

I principali porti e aeroporti siciliani sono oggi perlopiù sottodimensionati rispetto al traffico che sono chiamati a gestire e con scarse probabilità possibilità di aumentarlo senza investimenti che, partendo dall'esistente, sappiano renderli moderni ed efficienti «gate» d'ingresso al mercato comunitario. Per Mauro Nicosia, «l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano. Lo Scandinavian-Mediterranean Corridor (Helsinki-Malta) tra le reti TenT dell'Unione Europea è certamente uno dei più strategici e considera i porti di Messina, Palermo e Augusta asset importanti. Il porto di Augusta, per la conformazione della sua rada, per gli spazi disponibili e per il contesto territoriale nel quale è inserito, è già un candidato ad assolvere il doppio ruolo di porto hub e gateway. Infine, la presenza del porto di Catania a poche miglia e di infrastrutture come l'aeroporto di Catania (che con la realizzazione di una seconda pista e il potenziamento del sistema cargo potrebbe diventare strategico nel panorama logistico mediterraneo), quello di Comiso e il polo intermodale completano il quadro di un sistema dalle grandi potenzialità. La capacità di un territorio e delle sue infrastrutture di attivare e stimolare attività manifatturiera di trasformazione e lavorazione delle merci permette infatti di accrescere notevolmente il valore economico generato da ogni singolo container in transito».

L'ammodernamento indispensabile

Ma per i porti, che cosa è assolutamente imprescindibile fare in Sicilia? «Senza dubbio l'ampliamento delle superfici portuali», ha indicato Nicosia, «ma anche l'adeguamento delle banchine per ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di gnl, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali, sviluppando l'offerta di banchine elettrificate al servizio di traffico passeggeri e commerciale. Sono ormai scelte, insieme alla necessità di snellire le procedu-

re sui controlli e sullo sdoganamento delle merci digitalizzandone i processi, non più procrastinabili. In Sicilia strade e linee ferrate sono inadeguate ad assicurare la mobilità interna delle merci e contribuiscono a determinare l'effetto "bottle neck" che incide sulle prestazioni logistiche di porti e aeroporti, limitandone la competitività. Quasi inesistente, anche per la mancanza di adeguate infrastrutture (il ponte sullo Stretto primo fra tutti), è infatti la percentuale di merce che utilizza il trasporto combinato. Ne viene penalizzato in particolare il comparto dell'agroalimentare, i cui prodotti faticano ad arrivare in tempo e a prezzi competitivi nei mercati del Nord Italia ed europei».

Il «blue» dimenticato

Sulla importanza del trasporto marittimo ha invece puntato il Cismv (Centro internazionale di studio per la valorizzazione del mare e dell'ambiente), l'associazione per la promozione della Blue Economy di World Area srl, società capogruppo del Progetto World, in Sicilia attivo nel recente passato con una proposta di ecoporto turistico galleggiante per riconvertire l'economia di Milazzo nell'inevitabile fase post petrolchimico. Per bocca del suo presidente, Franco Signoriello, il Cismv si augura che il prossimo governo «possa dare risposte agli annosi problemi dell'autotrasporto e del trasporto ferroviario di merci in Italia, ancora lontano dagli obiettivi fissati dal Green Deal dell'Unione Europea. Lo stesso dicasi per il trasporto marittimo, che ancora non vede attuata la riforma portuale del 2016. È assurda la mancanza di una strategia nazionale per la portualità, di criteri per gli investimenti infrastrutturali e di piani regolatori dei porti e degli ecoporti galleggianti, di grande interesse all'estero quanto di grande disinteresse in Italia». Signoriello spera che il governo che verrà sia «in grado di destinare i 62 miliardi di euro per la mobilità, infrastrutture e logistica sostenibile, di cui, il 56% destinato al Sud, per dare sviluppo e qualità all'Italia, nazione strategica del Mediterraneo con 900 chilometri di coste». (riproduzione riservata)

"La Diga di Genova? Meglio ricominciare ora, che veder tutto bloccato con i cantieri aperti" / INTERVISTA

LINK: <https://www.themeditelegraph.com/it/transport/ports/2022/09/11/news/la-diga-di-genova-meglio-ricominciare-ora-che-veder-tutto-bloccato-con-i-...>

"La Diga di Genova? Meglio ricominciare ora, che veder tutto bloccato con i cantieri aperti" / INTERVISTA Gli spedizionieri sono uno dei patrimoni professionali del Paese, il collegamento tra centinaia di migliaia di imprese italiane e l'export internazionale. **Alessandro Pitto**, presidente di **Fedespediti**, la federazione nazionale di questa categoria, allarga le braccia: "E' un'opera molto complessa" di A. Qua. 11/09/2022 Genova - Gli spedizionieri sono uno dei patrimoni professionali del Paese, il collegamento tra centinaia di migliaia di imprese italiane e l'export internazionale. **Alessandro Pitto**, presidente di **Fedespediti**, la federazione nazionale di questa categoria, allarga le braccia. Sconsolato? "Ma no. Guardi, stiamo parlando di un'opera molto complessa. E sappiamo che in Italia, i tempi più lunghi nella costruzione delle grandi infrastrutture sono gli iter autorizzativi e procedurali che precedono i cantieri. C'è un ritardo? Uno scrupolo? Un rischio all'orizzonte di possibili ricorsi? Senza entrare nel merito, a mio giudizio penso che sia giusto

prendersi un mese in più, o il tempo necessario". Ma l'urgenza dell'opera... "Io dico che è meglio perdere un mese adesso, piuttosto che si corra il rischio di dover fermare i lavori quando i cantieri sono aperti, con il rischio che rimangano in stand-by per dei periodi molto più lunghi. Anche perché questo porterebbe un rischio ben maggiore, rispetto al ritardo che stiamo registrando adesso". E sarebbe? "Erodere il consenso intorno alla nuova Diga, che è una delle pochissime grandi opere ad averlo: sia a livello centrale, attraverso l'azione dei governi che hanno seguito il dossier, sia a livello locale. Non ci sono comitati contrari alla sua costruzione, non ci sono particolari contrapposizioni tra chi vuole l'opera e chi non la vuole. Se pensiamo al Terzo valico, alla Gronda, per citare degli esempi, tanti ritardi si sono dovuti al fatto che si trattava di lavori che hanno incontrato e che incontrano delle opposizioni. Questo per la Diga non è successo: quindi è giusto risolvere ciò che è necessario da subito. Lo dico anche pensando al periodo che stiamo vivendo, alle ipotesi che abbiamo

davanti di revisione del Piano nazionale di Ripresa e resilienza". Perché è importante la Diga per gli spedizionieri? "Beh, la Diga permette di portare più navi, più navi significa più armatori e quindi più merce da gestire per noi. Però vorrei ricordare alle istituzioni che il traffico via mare non è tutto. La merce arriva anche a terra, dove entriamo in gioco noi, che siamo la logistica. Puoi creare una mega-infrastruttura, ma poi gli armatori vanno ancorati al porto. Con la logistica: a questo serve il progetto della Green Logistic Valley degli spedizionieri genovesi. Se ci sono spazi per ospitare e lavorare la merce a terra, i caricatori si stabilizzeranno lì. Decathlon ha una base logistica da 50 mila container l'anno a Barcellona. Gli armatori non possono lasciare quel porto, magari per risparmiare quattro dollari ad accosto, perché lì c'è il traffico. Ecco perché servono sia le infrastrutture a mare, sia quelle a terra".

Palazzo Gondi a Firenze ha ospitato la conviviale 2022 di Assotosca

Firenze – Nell’incantevole scenografia di palazzo Gondi a Firenze, elegante location con vista su Palazzo Vecchio in piazza della Signoria, si è tenuta la tradizionale cena conviviale di Assotosca, l’associazione toscana spedizionieri corrieri e autotrasportatori presieduta da Mario Bartoli. Fra gli oltre 150 invitati erano presenti anche i presidenti (freschi di nuova nomina) Carlo De Ruvo e Alessandro Pitto, vertici rispettivamente di Confetra e Fedespedi, nonché Betty Schiavoni, vertice di Alsea.

Nei discorsi ufficiali e ancor di più nelle chiacchiere da aperitivo e durante la cena, a tenere banco sono state le incognite che l’economia, e di riflesso il mondo delle spedizioni e della logistica, si troveranno a dover affrontare nei mesi a venire. A detta di tutti una flessione della domanda di trasporto merci è già in atto e ben visibile.

Un ringraziamento particolare Bartoli lo ha rivolto anche a al vicepresidente di Confindustria e amministratore delegato di Toscana Aeroporti, Roberto Naldi, al consigliere della Regione Toscana, Andrea Vannucci, alla Camera di commercio di Firenze rappresentata dal direttore Giuseppe Salvini, al presidente di Fondazione Cr Firenze, Luigi Salvadori e al presidente dell’Interporto della Toscana Centrale, Francesco Querci.

“Quest’anno abbiamo portato a termine alcuni progetti importanti e nel mese di settembre partirà, in collaborazione con la scuola di scienze aziendali, un percorso con nostri docenti (imprenditori e manager) e a tal proposito ringrazio la direttrice dott.ssa Guya Berti per il supporto datoci” ha detto il presidente di Assotosca. “Inoltre – ha aggiunto – dal mese di Ottobre partirà, in collaborazione con Manpower che si occuperà del recruiting, un corso gratuito per addetti alle spedizioni a cui parteciperanno le academy a noi associate: Alha, Lta e Central Cargo. Non di minor rilevanza sono le collaborazioni nate con Anpal dove, attraverso laboratori scolastici, andremo a spiegare e consigliare gli studenti delle classi quarte e quinte dei licei quali sono i vantaggi di scegliere il nostro settore”.

Una menzione speciale è stata fatta alla collaborazione con la Camera di commercio di Firenze per il progetto “Orientarsi al futuro”: “Anche in questo caso cercheremo di fornire agli studenti spunti e riflessioni sul loro futuro” ha proseguito Mario Bartoli, rivolgendo “un ringraziamento particolare al collega Andrea De Zolt che si è sobbarcato gran parte dell’impegno di questo progetto”.

Come ogni anno parte del ricavato della cena è stato devoluto in beneficenza, in particolare il sostegno quest’anno è andato alla fondazione Sandro Pitigliani (dipartimento oncologico

ospedaliero di Prato) e la fondazione L'amore di Matteo Coveri nata dal desiderio di tramandare un aiuto solidale ai bambini che combattono ogni giorno per la propria vita.

PRESENTATI IN UN DOSSIER A TUTTI I PARTITI PER LE PROSSIME ELEZIONI

I temi chiave di Confetra sui trasporti

Dai vettori stradali e quelli ferroviari, marittimi ed aerei, tutte le urgenze per il meglio - Semplificazione, fisco e sportello doganale tra i temi caldi

ROMA – In vista delle elezioni, la Confederazione dell'Autotrasporto **Confetra** ha presentato alla politica un carnet di dieci domande su altrettanti problemi da risolvere con urgenza per il settore. Eccolo.

*

Autotrasporto: In Italia, nonostante la riduzione del numero delle imprese negli ultimi anni, il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi presenta ancora un'offerta eccessiva e polverizzata. Gli ultimi interventi normativi dettati dall'Europa col Regolamento n.1055/2020, pur avendo introdotto requisiti più stringenti per lo svolgimento dell'attività, hanno soppresso la possibilità della previsione da parte dei singoli Stati Membri di ulteriori vincoli per l'accesso al mercato. Gli effetti di queste novità normative non sono ancora chiari, essendo entrate in vigore dallo scorso febbraio, ma il timore che possano rallentare ulteriormente il processo di riequilibrio tra domanda e offerta del servizio (segue in ultima pagina)

I temi chiave di Confetra

sono fondati.

Per le imprese strutturate è inoltre oramai pressante la problematica della penuria di autisti.

Quali sono le azioni che ritenete più idonee affinché si possa agevolare il rafforzamento strutturale e qualitativo del settore tenuto anche conto che le risorse di cui il settore è destinatario non si sono rivelate efficaci a tal fine?

Trasporto Ferroviario: La quota della modalità ferroviaria del trasporto merci in Italia è ancora bassa - circa 13% contro la media europea del 19% - e molto lontana dall'obiettivo del 30% da raggiungere entro il 2030 secondo il Green Deal della Commissione Europea. Molto dipende dai numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti - si pensi ai valichi alpini e ai collegamenti nei porti - che gravano sulla competitività di questo settore in termini di tempo e di costi.

Qual è la vostra visione per incrementare l'intermodalità strada-ferrovia e avviarci speditamente verso gli obiettivi prefissati dall'U-

nione Europea?

Trasporto Marittimo: La riforma portuale del 2016 (d.Lgvo n.169/2016) a distanza di sei anni risulta ancora per molti aspetti inattuata. Si avverte la mancanza di una strategia nazionale per la portualità,

ad esempio sui criteri di riferimento per gli investimenti infrastrutturali e per i piani regolatori dei porti.

Come intendete intervenire per favorire uno sviluppo efficiente ed efficace della portualità nazionale?

Trasporto Aereo: ENAC sta elaborando il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti. Nel 2017 il Ministero Infrastrutture e Trasporti aveva elaborato un position paper per il cargo aereo con la collaborazione delle associazioni di riferimento in cui erano indicate le criticità del settore e le possibili soluzioni. Le proposte del position paper sono ritenute tuttora valide dal sistema associativo/imprenditoriale del settore.

Come ritenete di poter dare rapida attuazione alle proposte individuate nel Position paper partendo dall'elaborando Piano Nazionale Aeroporti?

Servizi Postali: La normativa nazionale (D.Lgvo n.261/1999) non ha mai voluto distinguere

i pacchi di merce generica dai pacchi postali che rientrano nella normativa dei servizi postali. Per i settori dell'autotrasporto e della spedizione questa ambiguità rende tutta la materia complessa e a perenne rischio di contenzioso. Per i corrieri inoltre la liberalizzazione dei servizi postali paradossalmente sta comportando aumento di oneri burocratici e finanziari, anziché aumento di semplificazioni.

Qual è la vostra visione su questo delicato tema?

PNRR: Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha assegnato al MIMS 62 miliardi di euro per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili, di cui il 56% al Sud. Si tratta di risorse ingenti che devono essere in grado di far fare un salto di qualità al nostro Paese, ma sappiamo bene che la tabellina di marcia imposta dall'Unione Europea è ferrea e rigorosa.

Quali sono gli impegni con cui intendete garantire il pieno rispetto dei programmi del PNRR di competenza del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili?

Sportello Unico Doganale e dei Controlli: Il momento doganale è essenziale nell'ambito del commercio internazionale.

La previsione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (D.Lgvo n.169/2016) al fine di consentire che le varie amministrazioni coinvolte nel processo possano operare sotto la regia dell'Agenzia Dogane Monopoli concentrando in un solo luogo e nello stesso lasso temporale tutti i controlli (fino a 68 istanze verso 18 amministrazioni diverse

oltre alle dogane) è un istituto indispensabile per il nostro Paese. E infatti necessario razionalizzare e velocizzare i vari procedimenti al fine di essere competitivi con altri Stati comunitari soprattutto del Nord Europa che si pongono quali porte dell'Unione Europea concedendo lo sdoganamento come business.

Come intendete facilitare l'avvio concreto dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli - SUDOCO - e realizzare l'armonizzazione reale delle tempistiche dei controlli delle varie amministrazioni coinvolte?

Pressione Fiscale sulle Imprese - Finanziamento delle Authority: La pressione fiscale sulle imprese italiane è sopra la media europea.

Oltre alle imposte sui redditi le imprese devono farsi carico anche di numerosi altri oneri tra cui in particolare i contributi al finanziamento delle Authority. Le imprese del settore trasporti, spedizione e logistica sono assoggettate al pagamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, dell'Autorità Antitrust, dell'Autorità sulle Comunicazioni con importi rilevanti perché le aliquote vengono applicate al fatturato che notoriamente per le imprese di servizi è più alto. Si tratta di oneri che innalzano ulteriormente la pressione fiscale globale e che indeboliscono la nostra competitività nei confronti dei competitors stranieri.

Ritenete che in generale la pressione fiscale debba essere ridotta e che in particolare l'Autorità di Regolazione dei Trasporti dovrebbe essere finanziata con la fiscalità

generale a carico di tutta la collettività o in subordine dovrebbe essere finanziata da tutte le imprese produttive e non solo dalle imprese del settore trasporti?

Politiche del Lavoro: Le cure sin qui adottate per modernizzare il mercato del lavoro, ivi compreso il reddito di cittadinanza, si sono rivelate palliativi legati a situazioni emergenziali. Il mercato del lavoro è ingessato, le politiche attive non funzionano, i lavoratori lamentano salari bassi e le imprese la mancanza di flessibilità. Inoltre l'elevato costo del lavoro non favorisce il fenomeno del reshoring disincentivando le imprese estere ad effettuare inve-

stimenti in Italia.

Quali provvedimenti strutturali intendete adottare per favorire un'inversione

di tendenza?

Semplificazioni: Confetra nel 2019 ha collaborato con il Cnel nella realizzazione di un monitoraggio sui processi da semplificare nell'ambito delle operazioni dell'intera catena logistica. Ne è scaturito un Quaderno approvato dal Cnel stesso che è una fonte di proposte normative in grado di snellire e ottimizzare oneri burocratici e amministrativi che impattano direttamente sul settore e quindi sull'economia nazionale.

Condividete e vi impegnate a tradurre in proposte normative le proposte di semplificazione per la logistica che Confetra ha realizzato assieme al Cnel? (vedi Quaderno allegato).

Confetra incontra Fratelli d'Italia

Il presidente della Confetra, Carlo De Ruvo, ha incontrato venerdì una delegazione di Fratelli d'Italia, composta da Massimo Milani e Marco Scurria candidati rispettivamente alla Camera e al Senato, a cui ha illustrato i 10 punti sui quali le imprese di logistica chiedono impegni precisi

Roma - Il presidente della Confetra, Carlo De Ruvo, ha incontrato venerdì una delegazione di Fratelli d'Italia, partito che secondo i sondaggi elettorali allo stato attuale guiderà la prossima maggioranza di centro-destra al governo del Paese, composta da Massimo Milani e Marco Scurria candidati rispettivamente alla Camera e al Senato, a cui ha illustrato i 10 punti sui quali le imprese di logistica chiedono impegni precisi alle forze politiche candidate a governare il Paese.

Si va dai temi dell'autotrasporto al trasporto marittimo, dal cargo aereo a quello ferroviario, dai servizi postali allo Sportello Unico Doganale, dal Piano nazionale di Ripresa e resilienza all'alleggerimento della pressione fiscale, dalle politiche del lavoro alle semplificazioni: "È stato un incontro positivo e molto cordiale - riferisce De Ruvo - nel corso del quale i nostri interlocutori hanno mostrato molta attenzione sulle nostre istanze condividendone in linea di principio i contenuti. Attenzione particolare è stata data al tema delle semplificazioni ritenuto volano fondamentale per ridurre i costi indiretti delle imprese e migliorare i relativi servizi a vantaggio della clientela. Le nostre imprese sono come sempre pronte a fare la loro parte anche in questo momento di grande difficoltà purché abbiano a che fare con regole equilibrate e non vessatorie".

Con più di 170 espositori e tante associazioni presenti, l'edizione 2022 di Green Logistics Expo si concentrerà sulle innovazioni e i fondi del PNRR che renderanno possibile lo sviluppo sostenibile nelle diverse aree della filiera: Intermodalità, Intralogistica, City Logistics ed E-commerce

Le ingenti risorse che il PNRR destina a logistica e infrastrutture nel nostro Paese sancisce l'importanza di un settore che conta circa 1 milione di lavoratori e un indice della produzione che, nel 2021, ha segnato +11,8% (dati Confetra). Occasione per discutere della direzione da intraprendere nei prossimi anni, per operatori del settore, istituzioni e associazioni di categoria, sarà la seconda edizione di **Green Logistics Expo, Il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile**.

L'edizione 2022 di Green Logistics Expo

Il più importante appuntamento fieristico B2B italiano e internazionale, dedicato alla logistica a 360 gradi, organizzato da Senaf, si terrà **dal 5 al 7 ottobre 2022 nel polo fieristico di Padova – Padova Exhibition**, con la partecipazione di istituzioni locali e nazionali e di tutte le principali associazioni di categoria del mondo della logistica, della mobilità e dei trasporti.

La manifestazione, che ad oggi coinvolge più di 170 espositori, tra i maggiori player del settore, come Interporto di Padova, MSC, Fercam, Mercitalia, G.T.S., si svilupperà in incontri e convegni sul futuro della logistica in Italia e in Europa, attraverso approfondimenti specifici delle diverse anime che compongono la filiera: Intermodalità, Intralogistica, City Logistics ed E-commerce.

Il programma

Green Logistics Expo sarà inaugurata dal **Ministro delle Infrastrutture e la Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini**, il 5 ottobre durante il convegno "Investimenti, Infrastrutture, Riforme. La logistica per trasformare l'Italia" a cui, tra gli altri, prenderanno parte **Umberto Ruggerone, Presidente Assologistica, Thomas Baumgartner, Presidente Anita e Carlo De Ruvo Presidente Confetra**, durante il quale sarà previsto un collegamento video con Interporto Padova per la contemporanea inaugurazione del Nuovo terminal Intermodale per semirimorchi.

Il Villaggio della Logistica Sostenibile a cura di SOS-LOGistica

L'edizione 2022 sarà animata da numerose iniziative speciali per l'intera durata della fiera, a cominciare dal **Villaggio della Logistica Sostenibile, coordinato e sostenuto da SOS-LOGistica**, associazione nazionale di riferimento in ambito green logistics e mobilità sostenibile, che il 6 ottobre presenterà il primo Osservatorio sul Green washing in Italia.

Spazio alle Università

LIUC Università Cattaneo è il partner universitario di Green Logistics Expo. Saranno infatti i ricercatori del Green Transition Hub a presentare le best practices in diversi ambiti (imballaggi, magazzini e trasporti), secondo un percorso guidato (fisico e virtuale). Il team, coordinato dal prof. Fabrizio Dallari, accompagnerà i visitatori all'interno dell'Unità Dimostrativa Green Logistics 360° Tour, l'iniziativa principale dedicata al mondo della logistica industriale e il 6 ottobre presenterà i risultati dell'Osservatorio sull'Immobiliare Logistico (OSIL) nell'ambito della conferenza "Green Warehousing – Come realizzare un magazzino 100% green".

Il Villaggio ANITA

Dedicato al mondo del trasporto delle merci su strada sarà il **Villaggio ANITA, coordinato e sostenuto da ANITA, Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici**, che organizza il 6 ottobre il convegno "Il Fattore Umano, Il Veicolo E La Strada: Le Tre

Componenti Chiave Per Una Mobilità Sicura E Sostenibile” a cui interverranno le principali istituzioni del trasporto merci stradale.

Il Villaggio ASSOLOGISTICA

Immane la presenza di Assologistica, la realtà associativa delle imprese di logistica, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali ed aeroportuali, con **il Villaggio ASSOLOGISTICA, che riunirà le imprese associate attorno alle novità in tema di innovazioni tecnologiche e sostenibilità ambientale.**

Il Villaggio UIR

UIR – Unione Interporti Riuniti coordinerà invece il **Villaggio UIR**, in cui oltre alla collettiva degli interporti associati, **l’Associazione ed i propri membri contribuiranno ad eventi e convegni** sugli argomenti di maggiore interesse per promuovere e sviluppare l’intermodalità nel trasporto e nella logistica nell’ottica della transizione ecologica.

Supply Chain Edge Italy 2022

Infine, **si terrà il 7 ottobre l’annuale conferenza di CSCMP Italy RoundTable**, una giornata interamente dedicata a dibattiti e tavole rotonde per confrontarsi su Trasporti, Magazzino, Acquisti, Pianificazione e Risorse Umane nella supply chain intermodale, sostenibile e digitalizzata.

Programma completo degli eventi:

www.greenlogisticsexpo.it/programma-eventi/

Livorno

**Confetra: «Ce la faremo
 con la maxi-Darsena»**

» Zucchelli a pag. 5

Dari: che tempesta sulla portualità Con la **maxi-Darsena** ce la faremo

 L'ottimismo (cauto) della numero uno di **Confetra** Toscana


L'imprenditrice livornese è al timone anche di Spedimar, l'associazione degli spedizionieri che adesso festeggia i suoi primi 70 anni

» Mauro Zucchelli

Adedo che entriamo nell'autunno capita che qualche libeccia sembri schiantare le gru che alzano container pesanti tonnellate. Eppure è nulla al confronto con quel che sta accadendo sulle banchine: non sui moli bensì dentro i consigli d'amministrazione, nei fatturati, nelle tariffe, nelle relazioni sindacali. «Non so perché la chiamino "tempesta perfetta", per me è "tempesta" e basta: è proprio una tempesta. Ma ne abbiamo viste tante, sicché...»: parola di Gloria Dari, imprenditrice livornese, al timone sia degli spedizionieri labronici (Spedimar) che di **Confetra** Toscana.

Detto per inciso, la **Confetra** regionale di Gloria Dari, in tandem con la Confindustria territoriale guidata da Piero Neri (oltre che Regione Toscana, Auto-

rity ed enti locali più la rappresentanza parlamentare locale con Andrea Romano), è stata la protagonista del pressing che ha portato la viceministra Bellanova a far inserire in extremis nel contratto di programma di Rfi (gruppo Fs) 300 milioni di euro per il primo round dell'infrastrutturazione ferroviaria a servizio del porto di Livorno. Anche distante dalle banchine: in ballo il bypass della stazione di Pisa centrale e la doppia bretella di collegamento dell'interporto di Guasticce con la Pisa-Collesalvetti-Vada.

La "tempesta" non riguarda solo l'emergenza Covid o la guerra di Putin: c'è l'aumento spropositato dei noli delle flotte; ci sono gli intoppi che hanno fatto impazzire la catena logisti-

ca, compresa la difficoltà di approvvigionamento di materie prime e componenti elettroniche o i guai nel trovare contenitori da utilizzare per l'invio di merce; ci sono gli ingorghi di navi in alcuni porti-chiave; ci sono i contraccolpi che tutto questo causa tanto dal lato delle fabbriche quanto da quello degli "scaffali" del mercato. Tradotto: un guaio così non s'era mai visto.

Sta emergendo un tema: la logistica, e i porti in particolare, creano ricchezza. Ma sempre più spesso la dimensione degli investimenti (anche se soprattutto pubblici) è tale che sono sulla scena solo grandi soggetti internazionali. Lo sono sicuramente gli armatori, lo sono in gran parte i terminal, forse le imprese di spedizioni sono quanto resti di legato al territorio.

«Noi spedizionieri abbiamo i piedi ben piantati sul nostro territorio ma dobbiamo confron-

tarci col mercato globale: siamo forse la realtà imprenditoriale più radicata localmente, al tempo stesso dobbiamo avere relazioni con mezzo mondo. Ma c'è anche un'altra sfida, che di questo scenario è figlia...»

A cosa si riferisce?

«Negli anni '70-'80 c'era una certa qual segmentazione della filiera, ora tutto questo non esiste più».

In nome del controllo della catenalogistica...

«Sì, c'è una certa tendenza alla sovrapposizione di ruoli».

Sta parlando del fatto che gli armatori stanno puntando a controllare anche gli altri pezzi della catena logistica. Per renderli più efficienti, dicono. Le grandi compagnie hanno an-

che le forze per farlo: nella fase Covid hanno macinato utili stratosferici mai visti prima.

«Il trasporto marittimo è anche finanza, e la finanza è ovunque. Ma non vorrei dare un'immagine: là ci sono i grandi gruppi internazionali finanziarizzati, noi siamo le piccole ditte familiari. Anche nelle spedizioni ci sono importanti realtà e big, anche nel porto di Livorno hanno radici aziende familiari sì ma con uffici in mezzo mondo. Detto questo, effettivamente è così: siamo la parte che ha mantenuto di più le radici anche locali. E quando dico così non penso solo alla comunità del territorio



Le nostre imprese hanno radici locali ma sono abituate a confrontarsi con mezzo mondo



L'Italia è un Paese trasformatore: industria e logistica sono strettamente interconnesse



Il porto di Livorno ha ora tutte le carte in regola per riuscire a fare il salto di qualità

Gloria Dari, imprenditrice livornese, al timone sia degli spedizionieri labronici (Spedimar) che di **Confetra** Toscana, riceve un premio nella sua città

che ruota attorno a un porto, quello di Livorno per esempio. Penso al ruolo del nostro Paese».

Già, il sistema Italia: la penisola l'hanno vista non a caso come un molo che l'Europa proietta nel Mediterraneo.

«Non parlo solo di geografia. Dico che un Paese come il nostro, che basa la sua ricchezza sul fatto che, da un lato, importa le materie prime, ne fa industria di trasformazione con pochi eguali al mondo, poi la esporta. Ecco, la logistica è un fattore fondamentale di competitività: in particolare il flusso che dai porti parte e nei porti arriva. La fortuna dei porti ma anche quella del sistema industriale dipendono l'una dall'altra: la capacità concorrenziale dell'una spiana la strada all'altra. E per questo che i contraccolpi su materie prime, inflazione, guerra, Covid, noli e tutto il resto si contagiano e moltiplicano gli effetti».

Sta disegnando l'apocalisse: non resta che negoziare la resa.

«No, arrendersi mai. Ma c'è



da capire in che direzione vanno le trasformazioni perché non riguardano solo uno spicchio di qualcosa: è tutto così interconnesso. Ad esempio, i problemi stanno spingendo le grandi imprese a interrogarsi se una filiera di fornitura estesa a tutto il mondo e/o la produzione delocalizzata a 5-10 mila km da qui non sia un boomerang. Gli scenari parlano di un ritorno a casa di molte fabbriche o comunque di una delocalizzazione non più dall'altra parte del globo, bensì semmai entro l'Europa o dentro i confini mediterranei».

Lei ci crede?

«Fino a un certo punto. Quel che è certo è semmai il fatto che la geografia delle rotte sarà ridisegnata. E noi dobbiamo farci trovare pronti».

A proposito: la Darsena Europa, cioè l'espansione a mare del porto di Livorno, è in appalto per la metà che riguarda le dighe foranee e lo sarà presto come caccia all'investitore privato che realizzerà il terminal. Come la vede?

«Sono ottimista. Ci sono tutte le condizioni perché quest'opera si concretizzi davvero».

All'entrata in funzione della maxi-Darsena bisogna però arrivarci vivi. Era stata proprio lei a insistere su questa frase.

«Lo confermo. Ma vedo che il microtunnel è stato consegnato

a Eni per lo spostamento dei tubi della raffineria così che si possa arrivare all'allargamento del canale d'accesso. L'Authority e le altre istituzioni hanno rimesso in moto il motore: si pensi al fatto che abbiamo ottenuto i 300 milioni per l'infrastrutturazione ferroviaria».

di **domenico rubini**

La nuova frontiera

Infrastrutture: più software che cemento

Dalla tribuna del convegno Spedimar di Livorno in occasione del 70° anniversario, Juanjo Russo, numero uno di Rime strategia della portualità made in Italy, invita a pensare che le infrastrutture non sono solo quelle di cemento ma anche quelle immateriali. Sulla stessa lunghezza d'onda Gloria Dari, Anzi, anticipa Russo sottolineando l'esigenza di «sistemi avanzati di connessione per la gestione delle merci e dei flussi logistici», a cominciare dal coordinamento fra gli enti portuali. Occhi puntati sul «Sudco», l'interfaccia unica per dogana e controlli, «ormai legge dopo molte battaglie della nostra categoria». L'obiettivo è lo «smart port» con «integrazione digitale completa della catena logistica (guardando anche alla sostenibilità)». Obiettivo numero uno: l'intermodalità («una efficiente connessione strada/ferro e la creazione di corridoi logistici») con sistemi d'informazione technology «connessi tra sistema portuale e tutta la filiera fino all'interporto» mediante tracciabilità e globalizzazione delle merci.

L'identikit

Chi è Dari

Gloria Dari è una imprenditrice di primo piano all'interno di un mondo ancora a prevalenza maschile com'è quello del porto di Livorno. Ma molte cose stanno cambiando e lei guida da anni la Spedimar, l'organizzazione di categoria degli spedizionieri («Cento imprese, 1.500 addetti, una incidenza del 10% sul Pil provinciale»): quest'anno l'associazione festeggia il 70° compleanno.

Dari è ora al timone anche di Confetra Toscana, la realtà che raggruppa le imprese del settore logistica e trasporti, cioè quella galassia di migliaia di aziende di spedizionieri e ditte di logistica, di terminalisti e autotrasportatori, di corrieri e magazzini generali ma anche di doganalisti, fumigatori e assistenza doganale.