

La Logistica per la crescita sostenibile del Paese

In questi anni si è a lungo discusso del deficit logistico che sconta il Paese rispetto ai principali Competitors internazionali. Numerose analisi hanno tentato di quantificare l'impatto negativo che tale deficit assume in termini di minore crescita e minore valore aggiunto prodotto. In base alle elaborazioni dell' Ufficio Studi Confcommercio, se l'Italia potesse raggiungere in 9 anni l'efficienza logistica della Germania, Paese con il più elevato Indice di Performance Logistica calcolato dalla Banca Mondiale, potrebbe contare, al termine del processo, su un incremento di 34 Miliardi di € di PIL. Negli ultimi anni, però, il tessuto connettivo offerto dalle imprese di trasporto nazionali si è andato indebolendo: il valore aggiunto delle imprese del trasporto terrestre dal 2009 al 2015 si è ridotto di oltre il 15% e quello delle imprese di trasporto via mare del 7%, a fronte di una crescita dello 0,8% segnata complessivamente dalle imprese dei servizi. Le difficoltà del settore sono ben rappresentate da alcuni andamenti nel trasporto di merci su gomma in entrata ed uscita dal Paese: a fronte di una riduzione dei traffici appannaggio delle imprese italiane di oltre il 69% nel passaggio dal 2005 al 2015, quelli effettuati dalle imprese dei Paesi dell'Europa dell'Est¹ sono aumentati del 198,5%. Analoghe evidenze emergono nel trasporto marittimo: nel passaggio dal 2005 al 2015 le merci complessivamente movimentate nei porti in Italia si sono ridotte del 10%, mentre sono cresciute del 3,9% in Germania, dell'11,9% in Spagna, del 16,9% in Belgio e del 28,9% in Olanda.

In realtà, la leva logistica, se adeguatamente governata, può costituire una **preziosa opportunità** per imprese e cittadini, potendo significativamente contribuire alla crescita della competitività e del benessere trasversale del Paese. Conftrasporto-Confcommercio Imprese per l'Italia ritiene, pertanto, necessaria una strategia organica di intervento nel settore **"Logistica per la crescita sostenibile del Paese"**, che, punti a:

1. NUOVA GOVERNANCE

Promuovere un riassetto della governance del settore, che favorisca l'unitarietà degli indirizzi e il confronto strutturato con le diverse rappresentanze economiche;

- **Coordinamento nazionale delle politiche di settore** attraverso:
 - **modifica del Titolo V della Costituzione** con attribuzione alla **competenza esclusiva dello Stato** della potestà legislativa e

¹ Bulgaria, Croazia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia e Ungheria



amministrativa in tema di infrastrutture strategiche e grandi reti di trasporto e navigazione di interesse nazionale e relative norme di sicurezza, porti, interporti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale;

- Ricostituzione della **Consulta Generale per i trasporti, la logistica, e la mobilità**, che riunisca Amministrazioni competenti, rappresentanti degli operatori e soggetti interessati, presso la **Presidenza del Consiglio dei Ministri** sotto la guida di un Capo Dipartimento o di un Sottosegretario di Stato delegato, con poteri di coordinamento e intervento;
- **Coerenza sistemica** degli interventi delle diverse **Autorità di controllo e regolazione** attive sul settore (AGCM, ART, ANAC, Agenzia Dogane) e **revisione del ruolo dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)** in una logica di razionalizzazione, eliminando incongruenze e sovrapposizioni di competenze.

2. FORMAZIONE E LAVORO

Innalzare la conoscenza delle opportunità lavorative offerte dalla logistica e trasporti e favorire percorsi formativi e occasioni di incontro tra la domanda e l’offerta;

- **Potenziamento** dei progetti di **alternanza scuola lavoro**, delle collaborazioni delle imprese con gli **Istituti Tecnici Superiori**, avvio di **Master universitari in logistica** e sostegno alla **Formazione continua** dei lavoratori.
- **Misure per favorire l’incontro tra la domanda e l’offerta di lavoro** per la professione di conducente su strada, per fronteggiare la carenza di autisti e contribuire a contrastare il fenomeno della disoccupazione giovanile;
- **Al fine di promuovere l’occupazione di lavoratori marittimi italiani ed europei, estensione** a tutte le navi, indipendentemente dal registro d’iscrizione, degli **sgravi contributivi** previsti dalla normativa nazionale **per il personale imbarcato**.

3. ACCESSIBILITA' COMPETITIVA

Accrescere la competitività del sistema Italia attraverso la leva dell’accessibilità

- **Salvaguardia della permeabilità della Barriera Alpina:** contrastare ogni decisione di contingentamento dei transiti su gomma lungo l’asse strategico e obbligato, di collegamento del nostro Paese con i mercati europei ;
- **Sfruttamento delle opportunità della Nuova Via della Seta**, senza cedere sovranità sulle infrastrutture nazionali, ne’ mettere a rischio la pluralità degli operatori, accrescendo la competitività di porti e imprese del **sistema portuale Ligure**, dell’**alto Adriatico** e del sistema portuale di **Gioia Tauro** . Attuazione, infine, del **terzo Valico dei Giovi** con la velocizzazione della tratta Tortona-Milano attraverso un adeguamento tecnologico; Attuazione dell’asse ad **alta velocità alta capacità Venezia-Trieste**;



- Istituzione della **“metropolitana notturna delle merci”** - utilizzo nelle ore notturne della rete ad alta velocità/capacità per il trasporto ferroviario delle merci, per consentire il passaggio di trailer e container high cube.
- **Coinvolgimento dei capitali privati negli investimenti infrastrutturali, garantendo certezze sui tempi** (di realizzazione e gestione delle opere), **sul rispetto dei contratti** ;
- Piena operatività dello **sportello unico dei controlli nei porti, efficacia** del coordinamento nazionale e del coinvolgimento degli operatori nella governance, per **garantire l’attuazione di pilastri essenziali del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**;
- **Potenziamento** dell’accessibilità al patrimonio storico, culturale e naturale del Paese, a partire dai siti **patrimonio dell’Umanità dell’UNESCO** vera eccellenza nazionale, attraverso un programma di specifici interventi per la mobilità turistica
- **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile** per aumentare l’accessibilità urbana e territoriale alle merci e persone, attraverso un **Patto per la Mobilità Urbana Sostenibile** tra Istituzioni e Operatori.

4. SBUROCRATIZZAZIONE

Semplificare norme e adempimenti, che frenano l’efficienza del settore;

- **Revisione del codice degli appalti** per rendere la realizzazione delle opere infrastrutturali più celere conciliando le esigenze di trasparenza con quelle di rapidità e certezza nei tempi di realizzazione;
- **Riforma della disciplina dei trasporti eccezionali** su gomma in Italia, per una effettiva sicurezza delle operazioni, senza inutili penalizzazioni per le imprese di trasporto e committenti: criteri uniformi a livello nazionale per il rilascio delle autorizzazioni; valorizzazione della pratica del silenzio assenso nella concessione dei nulla osta; potenziamento degli organici degli uffici tecnici; completamento del catasto delle strade a livello nazionale, attivazione in tempi rapidi del portale ANAS per la fornitura agli Enti deputati al rilascio dei nulla osta alla circolazione dell’esatta condizione delle strade e dei relativi manufatti; procedure telematiche e sportelli unici;
- **Riforma del sistema di adempimenti amministrativi a carico dei vettori**, per renderlo coerente con le pratiche internazionali, proporzionato agli effettivi rischi, non discriminatorio e rispettoso delle esigenze di operatività delle imprese (Revisioni veicoli, Certificazioni di sicurezza ferroviaria e marittima). Nel settore marittimo il pesante onere sostenuto dalle compagnie di navigazione per adempiere agli obblighi di legge relativi ai rinnovi delle certificazioni di bordo potrebbe essere notevolmente ridotto delegando al Comando Generale delle Capitanerie di Porto la modifica dei regolamenti attuativi delle norme, inoltre, l’ampliamento delle possibilità di ricorrere al servizio di pilotaggio in VHF, agevolerebbe i servizi marittimi, ricorrenti negli scali;



5. DIGITALIZZAZIONE E INNOVAZIONE

Sviluppare le opportunità offerte dalla digitalizzazione, a favorire le attività di ricerca e innovazione nella logistica;

- **Le applicazioni digitali e le piattaforme tecnologiche**, offrono grandi opportunità per migliorare le prestazioni del sistema dei trasporti e della mobilità, e per questo vanno opportunamente sviluppate, esemplari da questo punto di vista le buone pratiche dello sdoganamento in mare e i Fast Corridor doganali. Nello specifico settore del trasporto pubblico non di linea (taxi e NCC) è opportuno giungere ad una regolazione delle piattaforme di intermediazione nell'ambito della riforma organica del settore, che garantisca la professionalità dei servizi, il rispetto della relativa disciplina, la tutela della sicurezza degli utenti della strada;
- **Estensione della gamma degli incentivi per investimenti inquadrabili nell'ambito del cd Piano Impresa 4.0**, effettuati dalle imprese di trasporto e logistica (gestione magazzini, locomotori ultima generazione), ovvero per migliorare i rispettivi standard ambientali e di sicurezza.

6. SOSTENIBILITA'

Promuovere soluzioni logistiche sostenibili, dal punto di vista ambientale, sociale ed economico;

- In tema di **tariffazione dell'uso delle infrastrutture, e più in generale di oneri, regolamentazioni e benefici per gli operatori, tanto alla dimensione nazionale, quanto a quella locale**,
 - ✓ Introdurre meccanismi premianti coerenti con il principio "**chi meno inquina meno paga**", in favore dei veicoli più moderni ed avanzati;
 - ✓ Garantire che gli **introiti derivanti dalla tariffazione** (pedaggi) siano **reinvestiti nello stesso settore**, che li ha generati;
- Attuazione degli obiettivi fissati dalla **Direttiva DAFI** (Dir 2014/94/UE recepita con D.Lgs 257/2016) per la diffusione dell'infrastruttura per **i combustibili alternativi**, per uno sviluppo tecnologicamente neutrale delle diverse alimentazioni alternative disponibili per le diverse tipologie di trasporto. Nel settore marittimo realizzazione di un programma di finanziamento per l'acquisto di navi di nuova generazione,
- Nella filiera logistica del GNL, introduzione di **una fiscalità di avvio favorevole e omogenea** con quella del gas naturale allo stato gassoso e di un quadro di normative in campo amministrativo ed in particolare ambientale connotate da chiarezza e semplicità;
- **Sostegno al rinnovo del parco circolante (autoveicoli commerciali e industriali, locomotori ferroviari, flotta traghetti)**, tenuto conto che, nel trasporto su gomma a fine 2016, ancora il 62% del parco dei veicoli era di una classe di emissione ante EURO IV;
- **Strategia Energetica Nazionale (SEN): il ruolo della logistica** Nel nuovo scenario che andrà sempre più consolidandosi con la trasformazione di raffinerie in impianti di solo stoccaggio, si ritiene essenziale che **la SEN verifichi**



eventuali posizioni dominanti nelle varie aree di approvvigionamento. Infatti, ad oggi non si dispone dell'analisi della reale necessità di stoccaggio per aree di consumo e di un surplus di capacità di stoccaggio in capo a pochi operatori. Tale situazione, potrebbe determinare nel tempo, l'eliminazione dal mercato di altri operatori e concentrazione nell'approvvigionamento del prodotto;

- **Incentivazione del trasporto combinato**, nel rispetto delle normative comunitarie e delle specificità territoriali nazionali, per rendere concretamente appetibile l'utilizzo di modalità alternative al tutto strada;
- **Contrasto all'abusivismo, al dumping sociale** e alla concorrenza sleale nell'autotrasporto:
 - ✓ **modifiche al pacchetto mobilità presentato dalla CE** che siano in linea con i contenuti della **Road Alliance** sottoscritta dall'Italia insieme ad altri 8 Paesi della vecchia Europa - . Confraspporto-Confrcommercio Imprese per l'Italia ribadisce la contrarietà ad eventuali liberalizzazioni del mercato dell'autotrasporto (con particolare riguardo al cabotaggio su strada), almeno fino a quando non vi sarà stata un'armonizzazione della legislazione sociale.
 - ✓ **Estensione anche all'autotrasporto di merci**, dell'accordo sulla revisione della **direttiva sul distacco** dei lavoratori raggiunto dal Consiglio U.E il 23 Ottobre 2017, senza attendere l'adozione dei provvedimenti normativi attuativi del pacchetto mobilità;
 - ✓ **Aumento dei controlli sulle operazioni di cabotaggio svolte in Italia dai vettori esteri**, dando rapida attuazione alla norma (art.47 bis, comma 1 del d.l 50/2017) che sanziona gli autisti di imprese estere impiegati in Italia in questo tipo di operazioni, trovati privi a bordo del mezzo della copia dell'attestazione di distacco inviata al Ministero del Lavoro ai sensi del d.lgs 136/2016;
 - ✓ **Permanenza nell'Albo degli autotrasportatori** di cose per conto di terzi esclusivamente delle imprese dotate di veicoli aventi, dunque, titolo ad esercitare la professione;
 - ✓ **Sostegno al rapporto contrattuale tra imprese regolari e committenti**;
- **Autotrasporto: potenziamento degli organici tecnici degli Uffici territoriali delle Motorizzazioni** per un efficace disbrigo delle pratiche e introduzione di **pattuglie dedicate per i controlli sui veicoli pesanti** (da assegnare prioritariamente alle aree più esposte alla concorrenza sleale straniera del nord e presso i principali porti di sbarco dei rotabili).
- **Autotrasporto: favorire un corretto rapporto contrattuale tra vettori e committenti, attraverso la valorizzazione del contratto di trasporto scritto e la promozione a livello istituzionale dei costi di riferimento per i servizi di trasporto.**