



I SERVIZI LOGISTICI E LO SVILUPPO DEL PAESE

Il mondo del trasporto, della spedizione e della logistica delle merci, che la Confetra rappresenta dal 1945, ha da anni individuato nelle semplificazioni burocratiche e nelle liberalizzazioni del mercato gli snodi fondamentali per cogliere appieno tutte le opportunità di sviluppo, dirette e indirette, legate ai servizi logistici.

Come ha dimostrato una recente ricerca dell'AT Kearney, una importante quota del traffico intercontinentale da e per l'Italia preferisce utilizzare porti e aeroporti del Nord-Europa per motivi innanzitutto di qualità dei servizi amministrativi, in grado di garantire puntualità, affidabilità e celerità dei processi.

Prima ancora della qualità delle infrastrutture (tasto assai dolente), pesa la qualità dell'ordinamento giuridico.

Ebbene in questi ultimi anni il quadro complessivo del sistema ordinamentale italiano è addirittura peggiorato:

- *ferrovie* – il ritiro progressivo di Trenitalia dal cargo ferroviario (ormai ridotto a pochi punti percentuali del trasporto merci complessivo italiano) non è stato programmato secondo un piano strategico nazionale, né tanto meno accompagnato da misure a sostegno di vettori alternativi, ma unicamente dettato dalle opportunità aziendalistiche dell'ex monopolista, con gravi ripercussioni su tutto il sistema logistico nazionale;
- *porti* – la mancanza di una programmazione sui porti strategici di rilevanza internazionale ha di fatto bloccato gli investimenti nella nostra portualità (dragaggi, piattaforme, raccordi ferroviari, ecc.), mentre si è scoraggiato il terminalismo privato con la brevità delle concessioni e con oneri ingiustificati di alcuni servizi tecnico nautico obbligatori;
- *autotrasporto* – contribuzione assistenziale a pioggia per miliardi di euro, obblighi cartacei anacronistici come la "scheda di trasporto", tariffe minime obbligatorie mascherate da costi della sicurezza, responsabilità solidale del primo committente per fatti da lui non controllabili, hanno reso questa modalità (che trasporta l'80% delle merci) ingessata e incapace di evolvere verso assetti più efficienti e competitivi;

- *dogane* - nonostante la formale attivazione dello "*sportello unico*", che richiederà anni per diventare sostanziale, e nonostante la spinta informatizzazione, le dogane italiane non riescono a competere in efficienza con le dogane del Nord-Europa, sia per un eccesso di zelo nei controlli fisici della merce, sia soprattutto per l'handicap dell'orario degli impiegati dello Stato che impedisce al servizio doganale di essere operativo H24, 7 giorni su 7, come nei principali paesi europei;
- *security* - mentre l'Enac a distanza di anni non è ancora in grado di dettare le necessarie disposizioni applicative del regolamento UE sulla sicurezza dell'aviazione civile, contribuendo a dirottare il traffico aereo verso aeroporti più efficienti, con la normativa sul controllo delle transazioni con i paesi della "*black list*", l'Italia ha enormemente appesantito la gestione dei contratti con compagnie di primaria importanza come ad es. la Swiss e la MSC, di fatto richiedendo notizie già in possesso della P.A. (manifesti merci in arrivo e in partenza);
- *libertà contrattuale* - mentre tutti sbandierano il principio delle liberalizzazioni, con provvedimenti surrettizi si cerca di introdurre il concetto di "*CCNL di riferimento*" nei servizi postali, nel trasporto ferroviario, nell'handling aeroportuale, con ciò tentando di proteggere l'ex monopolista dai più aggressivi competitors privati.

Le suddette situazioni in questi anni sono sopravvissute, o addirittura sopravvenute, nonostante i numerosi tavoli sulle semplificazioni aperti presso il Ministero dello Sviluppo Economico (Scajola), il Ministero della Semplificazione Normativa (Calderoli) e quello dell'Innovazione (Brunetta). Tutto ciò premesso, la Confetra chiede al nuovo Governo di aprire, per ciascuno dei grandi temi sopraindicati, un confronto specificamente finalizzato a rimuovere gli ostacoli normativi, regolamentari, ma soprattutto culturali, che impediscono alla logistica italiana di estrinsecare tutte le proprie potenzialità quale fondamentale motore di sviluppo dell'economica del paese.

Roma, 28 dicembre 2011