

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.

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'Unione 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 concependo 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 Comunicazione 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 investimenti 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)