

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.

*Interventi realizzati a favore della
logistica: il punto di vista degli operatori*



GENNAIO 2018



**COMPAGNIA
IMPRESA
LAVORATORI
PORTUALI**



Compagnia Impresa Lavoratori Portuali s.r.l.

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno - ITALY

Phone (+39) 0586 841511 / Fax (+39) 0586 841690 - Email: segreteria@cilplivorno.it



**Compagnia
Portuale di
Livorno**

Società Cooperativa

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno (LI) - Telefono +39 0586841111 - mail: segreteria@gruppoapl.it



SOMMARIO

5 Interventi realizzati a favore della logistica: il punto di vista degli operatori

21 Position paper per le forze politiche

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione

57123 Livorno
Via Fiume, 23

Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Amministrazione e pubblicità

Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a

«LA GAZZETTA MARITTIMA»

n° 11 del 7 Febbraio 2018 - P.I. 45%

Un esame di maturità (logistica)

Questa introduzione la faccio breve. Perché il nostro Quaderno d'inizio d'anno, in collaborazione con Confetra, di una introduzione vera e propria non avrebbe bisogno. Sono le stesse dieci domande che Confetra rivolge al mondo della politica italiana, in vista della consultazione elettorale del 4 marzo, ad essere insieme una introduzione ma anche un esame: l'esame di chi si propone per governare il Paese sui temi della logistica e dei trasporti. Su punti concreti, che richiedono impegni concreti.

Questo nostro Quaderno andrà, nei prossimi giorni, non solo ai nostri ordinari abbonati. Sarà distribuito a cura di Confetra in quel mondo della politica che troppo spesso si dimostra più attento ai messaggi generici e miracolistici (stavo per scrivere: al limite della demagogia) che non ad affrontare i temi reali e concreti, fondamentali per il Paese che lavora, produce e distribuisce il frutto del proprio impegno. Il mondo della logistica.

Sulla logistica da qualche anno si scrive molto e si promette altrettanto: salvo poi verificare che le buone intenzioni - certamente ragionate e certamente in buona fede - trovano poi intoppi, rallentamenti e qualche volta brusche frenate per mille ragioni, a cominciare dalle sovrapposizioni di competenze, da una burocrazia che come Kronos divora i suoi figli, oppure - assai peggio - da insipienza. Eppure la logistica non è una scoperta recente: la grande e vittoriosa espansione dell'impero romano ha avuto come asse portante proprio la capacità di supportare le legioni con una logistica a quei tempi rivoluzionaria, in grado di seguire - ma spesso anche di precedere - la forza delle armi. Cesare in Gallia ma anche al di là della Manica costruisce strade, realizza ponti, affida alle navi il trasporto degli "impedimenta" fondamentali perché le sue coorti non avanzino alla ventura ma sempre con quanto è fondamentale per la loro sopravvivenza. E ancora oggi, in Italia ma non solo, continuiamo a far correre i nostri Tir su strade che furono tracciate dai romani per i loro carri da trasporto.

Scusatemi la divagazione storica. Ovvio che la logistica d'oggi sia tutt'altra cosa e richieda tutt'altri interventi. Lascio a Confetra e al suo presidente Nereo Paolo Marcucci il compito di spiegare quali e come. Di fare, in sostanza, un esame di maturità a chi ci andrà a governare. Un tema però mi sembra fondamentale per questo Paese non solo per la logistica: ed è quello della assoluta necessità di semplificare. Semplificare tutto, semplificare presto, semplificare bene. A cappello della terza domanda rivolta a coloro che si presentano alle elezioni del 4 marzo c'è una piccola frase che dovrebbe diventare il corollario di tutte le innovazioni in tutti i settori operativi. Eccola: "Si rileva la necessità - chiede Confetra - di ricondurre tutti i costi in essere, tasse e addebiti vari, ad un'unica voce omnicomprensiva applicabile all'intero comparto portuale". Un sogno, per un Paese che tante volte è stato definito patria del Diritto ma anche del Rovescio?

Antonio Fulvi

Terminal Darsena Toscana



Con una capacità operativa annua di 900.000 TEU è il Terminal Contenitori del Porto di Livorno



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore puntualità degli orari

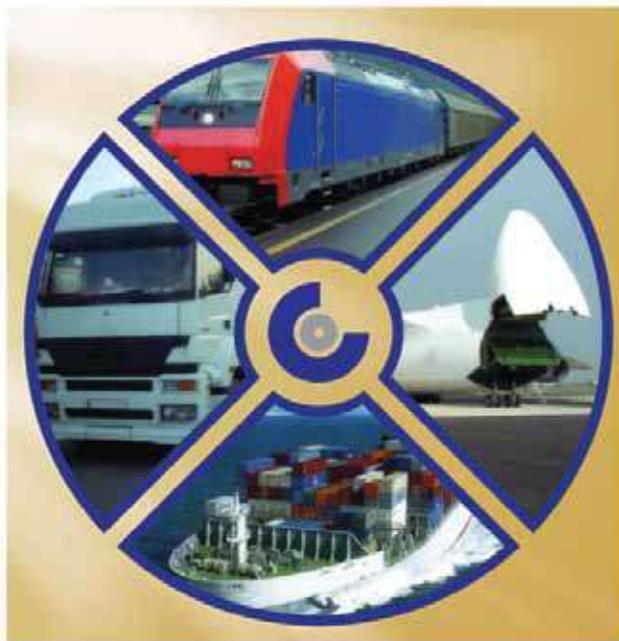


Con investimenti in nuove tecnologie e risorse umane altamente qualificate, "TDT" può offrire la più ampia gamma di servizi, garantendo un alto livello di efficienza ed affidabilità

Sede Legale: Via Mogadiscio, 23 - Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno

Tel. (+39) 0586.258111 - Fax (+39) 0586.258240

segreteria@tdt.it - www.tdt.it



Interventi realizzati a
favore della logistica: il
punto di vista degli
operatori

Gennaio 2018

PREFAZIONE

È tradizione del mondo Confetra presentare alle forze politiche che partecipano alle elezioni per il Parlamento nazionale la propria visione del futuro e degli interventi ritenuti utili per contribuire a creare sviluppo, impresa e lavoro.

Ovviamente è necessario definire il “punto di partenza” che permetta di avanzare proposte considerate tanto necessarie quanto realistiche. A questo scopo il *position paper* è preceduto da una sintetica descrizione degli interventi realizzati in questa legislatura e particolarmente in questi ultimi tre anni.

In molte occasioni ho potuto constatare un forte e convinto apprezzamento delle imprese per l’azione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sia per quanto riguarda le sue specifiche competenze, sia per il lavoro di raccordo, cucitura e coesione verso gli obiettivi degli altri Decisori, ministeriali e non.

Credo si possa guardare ad un futuro - che si annuncia di radicali cambiamenti portati dalle nuove tecnologie digitali e robotiche, dalla concentrazione degli attori principali del settore, dalla sempre maggiore integrazione tra i processi produttivi e quelli logistici, dalle modifiche regolamentari e normative europee e nazionali - con maggiore fiducia, a condizione che quel processo virtuoso continui e magari si accentui quella visione integrata – olistica – che lo ha caratterizzato in questi ultimi anni.

Certo che anche noi dovremo fare come sempre la nostra parte auspicando che sia possibile farla non “nonostante”, bensì in sintonia con l’azione del Governo e del Parlamento.

Nereo Marcucci



Confetra: la Confederazione delle più rappresentative Associazioni di Aziende della Logistica



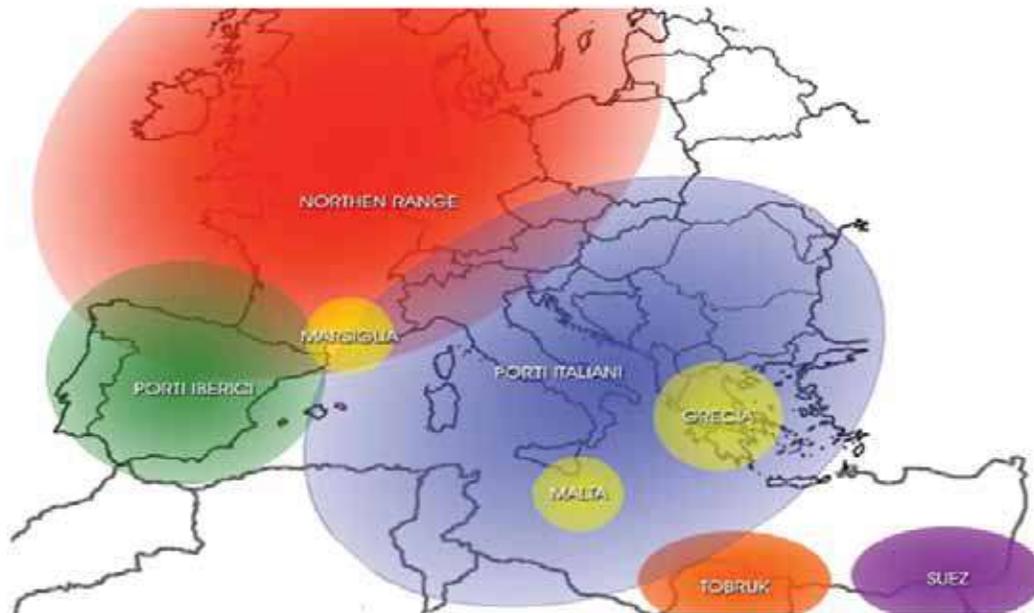
La Logistica in numeri

- ◆ 22.000 aziende*
- ◆ Oltre 500 imprese leader che hanno un costo del lavoro di almeno 1,04 milioni di € e un fatturato di oltre 11 milioni di €** per un:
 - ◆ Totale fatturato di 32.4 miliardi di €
 - ◆ Totale valore aggiunto di 6.8 miliardi di €

Fonte: * Osservatorio Contract Logistics, Politecnico di Milano
 ** Centro Studi Confetra. Aziende pubbliche escluse



Il nostro obiettivo: allargare la *catching area* delle nostre imprese, esportare di più in Europa e nel mondo



Fonte: Elaborazione centro studi Confetra



Ma.....

IT **2016** n. **23**

Relazione speciale **Il trasporto marittimo dell'UE è in cattive acque: molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili**





I porti debbono essere ben collegati



Ma...ad esempio

Il corridoio Reno-Alpi è incompleto

Un corridoio non completo è dannoso per le regioni non connesse

È un fallimento politico del principio di Connettere l'Europa

Potrebbe compromettere gli sforzi per migliorare il Sistema Portuale e gli investimenti degli operatori privati





Le imprese fanno la loro parte

700 Mio € di nuovi investimenti solo nel Mar Tirreno settentrionale

2 Mrd € nell'intero Paese

Capacità di servire grandi navi

Buone prestazioni: i terminal contenitori italiani crescono più di quelli del *North Range* (CAGR 2007-15 1,6% vs 0,6%)

I porti italiani sono *leader* nel trasporto passeggeri e nel traffico RO-RO



Le istanze del mondo confederale accolte negli ultimi anni

Governo e Pubblica Amministrazione	Accorpare le Pubbliche Amministrazioni nel Sistema delle Autorità portuali (Sportello Unico Amministrativo nei porti)
	Pianificazione portuale centralizzata
Dogana	Sportello Unico, Pre-clearing
Ferrovia	Cambiamento di approccio verso il Cargo
Aereo	Rilancio Cargo aereo

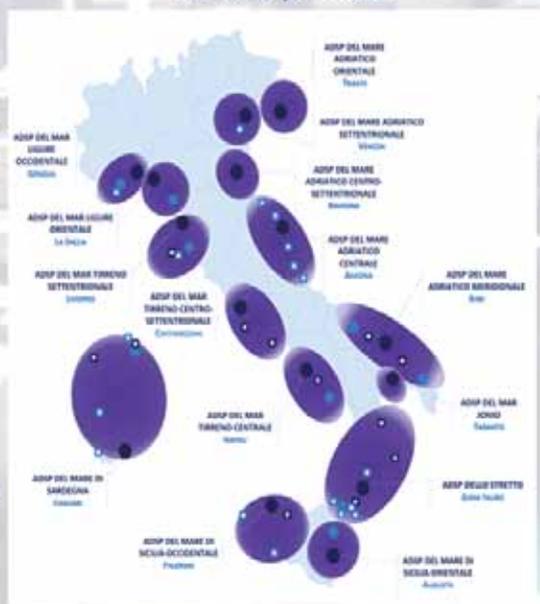


Negli ultimi tre anni Confetra ha collaborato alla stesura del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica

Riforma portuale

Nuova *governance* portuale e insediamento
 Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP

Decreto Linee Guida per la Valutazione ex ante degli Investimenti



Linee guida composizione Organismo di partenariato della Risorsa Mare

Linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali



Misure condivise per il trasporto marittimo



Nuove regole e fonti di finanziamento per la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture portuali

Integrazione con programmi RFI (programma «Porti Interporti - Ultimo Miglio»)





Project Review: solo investimenti utili al «sistema Paese»

Grandi Navi Venezia

VOOPS Venezia



Hub Ravenna



Darsena Europa

Camionabile Porto di Bari

Bretella Fi-Pi-Li Porto di Piombino

Terminal contenitori Augusta



Interventi per situazioni eccezionali

Abbattimento tasse di ancoraggio

Agenzie per il lavoro
(già funzionanti)



Cagliari

Gioia Tauro

Rilancio del Porto di Taranto
(gare per nuovi Terminalisti in corso)

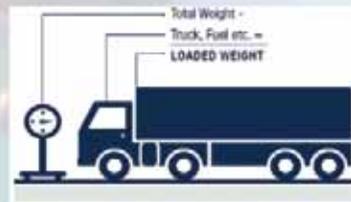


Nuovo Codice Ambientale (dragaggi)
2 regolamenti x sedimenti «sporchi e puliti», possibile immersione in mare



Legge istitutiva delle Zone Economiche Speciali (ZES)

VGM (*Verified Gross Mass*) all'imbarco



Incentivo
Marebonus



Esenzione ICI/IMU Terminal
(sebbene dal 2020)

Decreto Porto franco Trieste





Misure comunitarie sostenute dalle Associazioni degli Operatori Italiani

Riforma del Regolamento comunitario generale di esenzione per categoria (GBER) Aiuti di Stato



Regolamento UE Accesso ai Servizi Portuali

Regolamento UE su *ship recycling*

Pianificazione, progettazione e finanziamento dei Corridoi TEN-T



Misure condivise per il trasporto ferroviario al fine di invertire la tendenza negativa e «andare in Europa»



Lunghezza: 750 m



Sagoma: 4 m



2.000 Tonnellate







Semplificazioni operative e documentali per il trasporto intermodale

2008: 70 milioni treni/km
- 40%

2014: 42 milioni treni/km
+ 13,3%

2017: 47,6 milioni treni/km





Sconto su concessione per terminalisti portuali che incrementano il traffico ferroviario

Ferrobonus  Sconto pedaggio

Adeguamento carri normativa anti-rumore

Formazione macchinisti



Misure condivise per il Cargo aereo

Cabina di Regia nazionale

Semplificazione alla creazione di poli logistici in prossimità di aeroporti

Position Paper del Cargo Aereo condiviso con il cluster aereo

Razionalizzazione degli aeroporti

Esenzione dai divieti di circolazione del calendario dei Tir da/per aeroporti Cargo



Misure condivise per l'autotrasporto

Superamento della disciplina dei costi minimi dell'autotrasporto

Introduzione di norme specifiche per migliorare il controllo dei trasporti di cabotaggio eseguiti in Italia

Misure per aumentare e rendere più fruibili le piazzole per carico/scarico merci



Riduzione costo del lavoro nei trasporti internazionali

Accisa professionale

Deduzioni fiscali forfettarie per le imprese minori



Incentivi alla formazione professionale 2016/17

Incentivi per investimenti nei veicoli ecologici; sostituzione veicoli obsoleti con Euro VI; Unità di Trasporto Intermodale



Operatività del Nuovo Codice Doganale Unionale senza impatti negativi sugli operatori

Fascicolo elettronico della merce

Diffusione *Pre-clearing* marittimo (AIDA e PMIS delle Capitanerie di Porto)



Pre-clearing aereo

Procedure domiciliate

Sportello unico doganale e dei controlli SUDOCO (non ancora disciplinato)



Fisco: interventi puntuali per la logistica

Sospensione versamento dell'IVA per i beni giacenti nei depositi fiscali

Semplificazione disciplina fiscale dei costi «*black list*»



Pagamento cumulativo del bollo auto per grandi flotte



Lavoro

Ricollocazione personale portuale inidoneo

Risorse per la formazione professionale del personale dei porti



La nostra convinzione:
Lo Stato deve ragionare a saldo zero e non a costo
zero



Per il futuro....

Continuità.....



**RIMORCHI PORTUALI
SALVATAGGI**



NERI
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

**TUTELA AMBIENTE MARINO
DEPOSITI COSTIERI**



Global Service srl

**REVAMPING
GRU**



**FULL
RENTAL**



**MANUTENZIONE
BANCHINE**



**PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)**

TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

**SEDE
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24**



Position paper per le forze politiche

INFRASTRUTTURE

La dotazione infrastrutturale di un Paese incide direttamente sul suo sviluppo economico. Confetra condivide che il livello infrastrutturale dei trasporti venga implementato privilegiando l'interconnessione di una rete, anziché lo sviluppo del singolo nodo. È necessario raggiungere nel più breve tempo possibile una reale e completa integrazione territoriale con il resto d'Europa. In quest'ottica è prioritario il rapido completamento dei principali collegamenti ferroviari alla rete TEN-T. Riguardo la rete stradale nazionale è necessario che tutti gli enti gestori garantiscano la manutenzione e la messa in sicurezza del sistema viario al fine di non limitare il diritto di libera circolazione delle merci, in particolare alle tipologie di trasporti eccezionali e trasporti in condizione di eccezionalità che attualmente sono ostacolate fino al rischio di paralisi. È indispensabile che tali tipologie di trasporti possano tornare alla normalità della circolazione, così come accade nel resto d'Europa. È inoltre indispensabile attrezzare strade e autostrade con adeguate aree di sosta attrezzate e custodite, in vista del divieto di riposo settimanale in cabina per gli autisti di camion, già in vigore in altri Stati europei. Tra le opere di cui Confetra ritiene indispensabile il completamento rientrano la Tav Torino Lione e il Terzo Valico dei Giovi. In aggiunta la Pedemontana, che collega Malpensa a Brescia. Relativamente alle infrastrutture immateriali, Confetra condivide un processo di interconnessione digitale della logistica che non imponga agli operatori vincoli di struttura, ma che viceversa si basi sull'individuazione di sistemi aperti raggiungibili con molteplici strumenti operativi. Deve essere garantita la trasparenza e deve essere privilegiato il riuso dei dati e delle tecnologie. Inoltre è necessario individuare un'Amministrazione che diriga l'intero processo per evitare una pluralità di iniziative autonome e non coordinate. A livello settoriale, Confetra ha dedicato la 70ma Assemblea Generale nel 2016 alle sfide poste dalle nuove tecnologie digitali, dai droni alla realtà aumentata, dalla guida automatica al platooning, dalla stampa 3D all'Iot. È fondamentale aiutare le imprese ad affrontare questa fase epocale: gli incentivi previsti dal programma Industria 4.0 devono essere rinnovati e rafforzati per il settore della logistica.

Prima domanda

Qual è la posizione del Suo schieramento politico in merito alle priorità da garantire in materia di infrastrutturazione del nostro Paese?

SPEDIZIONE E AUTOTRASPORTO

Attività di Spedizione Internazionale - Ogni contesto economico vive le proprie rivoluzioni e quello attuale, caratterizzato da un'economia globale, deve parlare il linguaggio della logistica che deve essere considerata non come un costo o un "semplice" fornitore di servizio, bensì un partner strategico per la catena del valore nella sua interezza. Le sfide di oggi, trasversali a molti settori di attività, sono eCommerce, digitalizzazione, sostenibilità. Se l'Italia vuole svolgere quel ruolo di leadership logistica a cui ambisce, devono essere create condizioni di contesto favorevoli a questo scopo, necessarie alle imprese di spedizione per competere sui mercati internazionali, intercettando i flussi di domanda logistica globale. Tramite la propria associata Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali) Confetra è presente in tutti i tavoli nazionali ed internazionali di settore. Le azioni ritenute indispensabili sono: una politica economica e fiscale per la crescita, favorevole allo sviluppo delle imprese e attrattiva per l'insediamento di operatori esteri (ad es. insediamento di piattaforme logistiche di imprese manifatturiere internazionali); attuare le norme già approvate, tendenti a rendere più semplici, fluidi e veloci le procedure, in particolare lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli; promuovere un contesto "business-friendly", in particolare proseguendo nella dematerializzazione della documentazione, soprattutto quella attinente ai rapporti tra operatori privati e Pubblica Amministrazione (P.A.), con l'introduzione di procedure semplici, neutre dal punto di vista dei costi per le imprese e comunque all'interno di un percorso di riduzione degli adempimenti stessi. La digitalizzazione dovrebbe essere finalizzata anche a favorire lo scambio dei dati all'interno della P.A., sgravando le imprese dall'onere di comunicare più volte, ad una pluralità di soggetti pubblici, le stesse informazioni.

Confetra chiede inoltre che sia valorizzato nell'ordinamento nazionale il ruolo dello spedizioniere-vettore riconoscendo la figura del vettore contrattuale accanto a quella di vettore stradale nel decreto legislativo 286/2005.

Autotrasporto - Il settore dell'autotrasporto ha subito modifiche strutturali nel corso degli anni di crisi con la cessazione dell'attività di molte aziende marginali e una spinta verso l'aggregazione da parte delle imprese di minore dimensione. Il fenomeno non sembra peraltro aver inciso in maniera determinante sul riequilibrio del rapporto tra domanda e offerta del servizio a causa dell'entrata nel mercato di vettori dei Paesi neo comunitari fortemente competitivi rispetto ai vettori nazionali. Confetra ritiene che la situazione vada fronteggiata difendendo a livello comunitario, fino a che non saranno garantite condizioni che evitino il dumping sociale, la posizione contraria alla liberalizzazione del cabotaggio e istituendo a livello nazionale un più stretto e rigoroso controllo del cabotaggio abusivo anche con misure innovative che utilizzino strumentazioni tecnologiche informatiche. Confetra ritiene altresì indispensabile il mantenimento della completa liberalizzazione del settore: il pieno superamento della normativa sui costi minimi, avvenuto a seguito dei contenziosi aperti anche dal mondo confederale che hanno portato al pronunciamento della Corte di Giustizia Europea del settembre 2014, deve rimanere un punto fermo indiscutibile. Una garanzia da tutelare per le PMI del settore riguarda i tempi certi di pagamento. Riguardo la disciplina sull'accesso all'attività di autotrasporto, Confetra ritiene che, coerentemente alle disposizioni del Regolamento UE n. 1071/09, debba sussistere esclusivamente il Registro Elettronico Nazionale delle imprese di autotrasporto e che non si debba più mantenere in parallelo l'Albo degli autotrasportatori che genera solo oneri finanziari ingiustificati per le imprese contribuendo a aumentare il gap competitivo col resto d'Europa. Contestualmente Confetra chiede che nell'ambito dell'autotrasporto, l'attività dei traslocatori sia valorizzata prevedendo requisiti specifici di quell'attività che oggi è soggetta a forte abusivismo. A livello europeo si chiede di sostenere i processi in atto di armonizzazione normativa e di definizione delle "regole del gioco", in particolare nell'ambito del "Pacchetto Mobilità" di grande impatto sul funzionamento pratico del trasporto delle merci su strada nel mercato interno.

Seconda domanda

Quali politiche attive intendete portare avanti nei settori dell'autotrasporto e della spedizione internazionale?

POLITICA MARITTIMO-PORTUALE

Abbiamo condiviso, con le associazioni aderenti, Il PNSPL e le azioni previste ed in parte attuate. Riteniamo che debba essere implementata la parte relativa alla Pianificazione infrastrutturale (DPP) e completata quella che va sotto il titolo di "buona amministrazione". La pianificazione delle infrastrutture portuali deve essere esplicita, coerente, stabile permettendo agli investitori privati di programmare a loro volta i propri investimenti in coerenza a quelli o in chiara e preventivamente nota concorrenza.

La buona amministrazione prevede la conclusione e l'avvio immediato dello Sportello doganale e dei controlli, di quello unico amministrativo, l'integrazione tra porti aggregati e la realizzazione di POT unici, l'utilizzo della normativa per incentivare il trasporto ferroviario ecc. Allo scopo di evitare "incursioni" in surroga è necessario procedere, dopo 20 anni, alla regolamentazione delle concessioni demaniali marittime come previsto dall'Art. 18 della Legge 84/94 a partire dal testo definito dal MIT a garanzia delle continuità del servizio.

Ogni AdSP dovrebbe dotarsi di strumenti di valutazione delle prestazioni/visite doganali, dei tempi di assunzione delle decisioni, di approvazione e di realizzazione. Sarebbe auspicabile che ne fosse data pubblicità in un sito presso il MIT che stimolasse la diffusione di best practises e tendesse ad omogeneizzare interpretazioni normative e comportamenti virtuosi.

Tenendo conto della specificità di ogni porto le AdSP dovrebbero favorire processi di aggregazione delle concessioni in dimensioni tali da rappresentare una offerta di servizi interessante in termini di qualità e costo. È auspicabile l'ulteriore aggregazione per "range di mercato" delle 15 AdSP. Così come è auspicabile il superamento delle commissioni consultive nelle AdSP.

Nella prossima legislatura si ritiene indispensabile superare l'eccesso di regolazione escludendo competenze di regolazione delle concessioni demaniali marittime da parte dell'ART. La legge di stabilità 2018 ha normato il tavolo di partenariato centrale strutturando adeguatamente il rapporto tra il MIT e gli stakeholders .

Riteniamo possa essere utile che questo tavolo "comunichi" secondo tempi e frequenze da stabilire con quello di partenariato della

risorsa mare di cui al D.Lgvo 169/2016. Visti i buoni risultati (GBER, Regolamento servizi portuali) si ritiene che debba essere reso continuativo il rapporto pubblico/privato in Europa per materie e rappresentatività.

Riconsiderare l'utilità della costituzione di un Fondo nazionale per i porti come strumento di blanding finanziario e found matching di molte e diverse risorse ed anche come tecnostuttura capace di costruire moltiplicatori grazie all'apporto di capitali privati.

Stabilire in via normativa che i canoni concessori sono omnicomprendivi e che eventuali diritti rivenienti da diversa normativa a favore di altre Istituzioni territoriali saranno dovuti dall'Autorità concedente.

Ad evitare l'attuale frammentazione, si rileva la necessità di ricondurre tutti i costi in essere (tasse e addebiti vari) ad un'unica voce omnicomprendiva applicabile all'intero comparto portuale o quanto meno a livello di singolo porto.

Terza domanda

Il Suo schieramento politico condivide le linee di politica marittimo-portuale sopra descritte?

CARGO AEREO

Tramite la propria associata Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) Confetra ha partecipato attivamente alla stesura del Position Paper del Cargo Aereo del Governo uscente. Alcune azioni di quel Piano ritenute determinanti sono: la razionalizzazione degli aeroporti in modo da generare le masse critiche necessarie ad attrarre le compagnie aeree, nonché a razionalizzare gli investimenti pubblici e privati; la creazione di una Cabina di Regia nazionale composta da rappresentanti del settore e delle amministrazioni pubbliche; la creazione di un sistema di verifica dell'efficienza degli aeroporti che preveda anche le modalità per superare le eventuali inefficienze; l'incentivazione alla creazione di poli logistici in prossimità dell'aeroporto mediante la semplificazione dei documenti doganali (corridoio doganale) per lo spostamento delle merci all'interno dell'aeroporto stesso e la calmierazione dei prezzi di locazione dei magazzini cargo. Confetra si aspetta che tutte queste azioni vedano una realizzazione in tempi brevi.

Quarta domanda

Qual è la Vostra posizione rispetto al piano di rilancio del trasporto merci aereo presentato dall'ultimo Governo?

TRASPORTO FERROVIARIO

Tramite la propria associata Assoferr (Associazione degli Operatori Ferroviari ed Intermodali) Confetra ha sostenuto negli anni la necessità di un riequilibrio modale a favore della ferrovia per quelle che sono le sue caratteristiche peculiari: lunghe distanze, trasporti internazionali, connessioni portuali, filiere industriali e intermodalità.

In particolare nell'ambito dei tavoli tecnici promossi dalla struttura tecnica di missione del MIT, Assoferr ha contribuito attivamente e tecnicamente a definire molte delle misure della Cura del Ferro del governo uscente. Riteniamo che la strada intrapresa sia stata importante e fondamentale per il futuro del nostro Paese e della sua competitività e sostenibilità nei mercati globalizzati.

Non è possibile immaginare Industrie, Porti, Interporti, Piattaforme Logistiche e intermodali che non siano connesse efficacemente alla ferrovia. Tanto è stato fatto ma molto ancora resta da fare. Confetra e Assoferr, in coordinamento con le altre Associazioni di settore ritengono si debbano ancora indispensabilmente affrontare molti nodi quali: riconoscimento giuridico degli MTO, Ferrobonus integrato con lo sconto traccia ed esteso a tutte le filiere, sostegno al traffico diffuso (fondamentale per le industrie e le officine di manutenzione dei rotabili), sicurezza sostenibile con anche equiparamento normativo tra le varie modalità, investimento in infrastrutture dedicate (linee e connessioni) soprattutto per le industrie, sostegno al trasporto delle merci pericolose per ferrovia.

Quinta domanda

Ritiene che il Suo schieramento politico possa condividere una continuità, se non addirittura un'ulteriore accelerazione, della politica a favore del rilancio del trasporto merci ferroviario?

VALICHI ALPINI

Le Alpi, perla del patrimonio naturalistico italiano, possono rappresentare un rilevante ostacolo ai flussi import - export di merci che viaggiano su strada soprattutto dopo che l'Italia ha aderito al Protocollo delle Alpi che Confetra ha aspramente criticato. È fondamentale che l'Italia assuma un ruolo guida nella politica delle Alpi e che si faccia attribuire un peso maggiore nelle decisioni che riguardano la circolazione transalpina al fine di evitare che, come accade attualmente, i Paesi confinanti possano decidere autonomamente chiusure alla circolazione di assi viari per noi indispensabili provocando crisi irreversibili all'economia di nostre zone frontaliere. Fermo restando l'obiettivo di spostare quote di traffico dalla strada alla ferrovia, è necessario che finché l'offerta ferroviaria non raggiunga i livelli adeguati, la stessa possa essere colmata dalla modalità stradale senza ostacoli, né aggravii finanziari quali l'aumento dei pedaggi. È inoltre indispensabile ottenere una deroga stabile per i vettori italiani che non devono rimanere chiusi all'interno del Paese e dunque non devono essere assoggettati a chiusure della circolazione e controlli vessatori come accade oggi ad esempio in Svizzera. Particolarmente urgente è la problematica sorta per le Alpi Marittime con singoli comuni francesi che hanno emesso ordinanze di divieto di circolazione dei mezzi pesanti bloccando i Colli di Tenda e della Maddalena, con conseguenze gravissime sull'economia della provincia di Cuneo che non ha più garantita la libera circolazione verso la Francia e la Spagna.

Sesta domanda

Cosa pensa il Suo schieramento politico in materia di viabilità stradale attraverso le Alpi?

FISCALITÀ PER LA LOGISTICA

Confetra ha redatto un pacchetto fiscale per la logistica evidenziando l'opportunità di alcune modifiche normative di diretto impatto sul settore. Una prima richiesta di alto profilo riguarda il pagamento dell'Iva all'importazione in sede di liquidazione periodica, anziché presso gli uffici doganali. Sempre in tema di Iva si chiede l'allungamento dei termini per detrarre l'imposta versata sugli acquisti, la definizione puntuale del regime per le spese addebitate dalle imprese di spedizione internazionale, l'ampliamento della possibilità di rimborso Iva per le imprese di logistica che si trovano a credito d'imposta, l'individuazione dei documenti che costituiscono prova della cessione intracomunitaria ai fini della non imponibilità. In tema di imposte dirette si chiede il mantenimento del vigente regime fiscale dei cosiddetti costi black list che, dopo le ultime modifiche intervenute, non penalizza più quegli operatori che - come ad esempio le imprese di spedizione internazionale - sono per definizione obbligati ad avere scambi commerciali con Paesi a regime fiscale privilegiato tenuto conto che in quei territori si trovano i principali porti e aeroporti cargo mondiali (es. Hong Kong, Singapore, ecc.).

È inoltre indispensabile perseguire il coordinamento e l'efficienza dell'azione della pubblica amministrazione a livello nazionale, nonché introdurre una serie di premialità (es. semplificazioni procedurali, minori controlli, riduzione degli adempimenti, agevolazioni, incentivi) per gli operatori corretti, trasparenti e affidabili. Infine si ritiene opportuno introdurre nel pagamento degli appalti di magazzino e della distribuzione il metodo dello split payment col versamento dell'Iva non più all'appaltatore bensì direttamente all'Erario. In tal modo si garantirebbe maggiore trasparenza in questo delicato settore.

A livello di politica doganale si chiede che l'Italia svolga un maggior ruolo e porti avanti un'azione a livello europeo volta a perseguire il rispetto delle regole comuni da parte di tutti gli Stati Membri. È necessario che tutti gli Stati Membri garantiscano un Risk Assessment comune e armonizzato con garanzia di analoghi livelli di controllo in tutti i punti di ingresso della Comunità. È necessario inoltre supportare l'iter di approvazione della Direttiva sul quadro giuridico dell'Unione relativo alle infrazioni e alle sanzioni doganali e della Direttiva sull'armonizzazione fiscale proposta in materia di IVA.

Settima domanda

Il Suo schieramento politico condivide modifiche normative che tengano conto di alcune specificità del settore della logistica?



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

AUTORITÀ INDIPENDENTI

In Italia si è assistito al proliferare dell'istituzione di Autorità Indipendenti senza che sia stato parallelamente ridotto il ruolo che per le stesse materie veniva già svolto dalle pubbliche amministrazioni; inoltre è stato posto a carico delle imprese il costo del funzionamento delle Autorità stesse. La conseguenza è che la già pressante pressione fiscale è stata aggravata ulteriormente, tenuto anche conto che il contributo richiesto alle imprese è molto rilevante. Confetra ritiene in linea di principio che il funzionamento delle Autorità Indipendenti debba essere a carico della fiscalità generale, come avviene in altri Paesi europei. In particolare per quanto riguarda l'ART, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Confetra chiede che ne sia escluso il ruolo dall'ambito di regolazione dei porti (oggi si assiste alla sovrapposizione di competenze da parte di varie autorità) e che sia chiarito normativamente che le imprese chiamate a versare il contributo al funzionamento sono solo quelle svolgenti attività effettivamente regolate. Sul tema Confetra ha aperto un contenzioso amministrativo che ha visto un pronunciamento della Corte Costituzionale a favore dei ricorrenti, peraltro interpretato in maniera distorta dall'ART stessa.

Ottava domanda

Quale posizione ha il Suo schieramento politico in merito al ruolo e al finanziamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti?

DISTRIBUZIONE URBANA

Nei centri urbani viene prodotto il 75 per cento del Pil nazionale. Confetra chiede di agevolare le consegne nei centri urbani a tutt'oggi ostacolate da una serie di limitazioni e da elevati costi amministrativi. È necessario che al trasporto merci venga riconosciuta in ambito urbano la stessa dignità del trasporto pubblico di persone. Le recenti disposizioni normative sui Piani Urbani di Mobilità Sostenibile e sulle aree di sosta sono apprezzabili, ma occorre assicurarne una rapida e piena attuazione. Per la logistica dell'ultimo miglio è necessario fissare una normativa cornice di riferimento per tutti gli Enti Locali in modo da omogeneizzare i criteri per l'accesso ai centri urbani, ferme restando le peculiarità dei singoli comuni. Confetra ritiene vincenti le azioni basate sulla premialità (agevolazioni, incentivi) verso gli operatori della logistica che utilizzano mezzi non inquinanti che devono diventare in prospettiva gli unici mezzi ammissibili per la distribuzione urbana.

Nona domanda

Quale scelta il Suo schieramento politico intende adottare in materia di distribuzione urbana delle merci?

SERVIZI POSTALI

La vigente normativa non individua con chiarezza i servizi postali. Di conseguenza qualsiasi attività che comporti la gestione di pacchi fino a 30 chilogrammi rischia di essere assimilata ad un servizio postale e assoggettata a vincoli amministrativi, oneri finanziari e obblighi contrattuali irragionevoli e insostenibili. Confetra sta portando avanti una battaglia legale contro questo stato di cose che non si manifesta in nessun altro Stato europeo.

Decima domanda

Siete d'accordo nel sostenere una modifica normativa per definire i servizi postali distinguendoli dalle attività di autotrasporto, spedizione e logistica?



for the real world

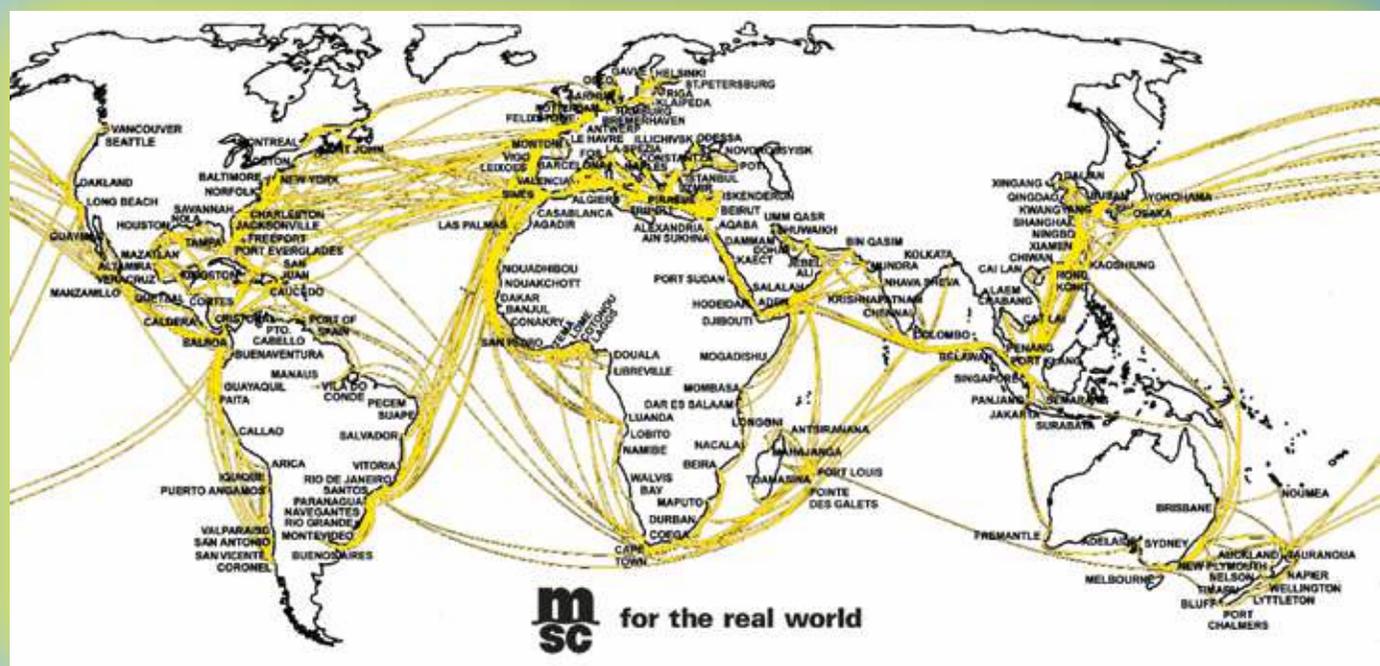
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

Da 40 anni con MSC al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER



La Dorsale Tirrenica

La Dorsale Adriatica

Scegliendo la nave
come soluzione logistica
risparmi fino al 50 %
rispetto ai costi
del trasporto stradale.

