



## Verso le Elezioni Europee 2019

### Un Manifesto per rafforzare la Logistica italiana in Europa, l'Italia in Europa, l'Europa nel Mondo

*La Connettività ha sostituito la divisione come nuovo paradigma dell'organizzazione globale. La raffigurazione delle nostre infrastrutture ci dice molto di più del funzionamento del mondo che non le cartine politiche con i loro confini. La vera mappa del mondo non dovrebbe rappresentare soltanto gli stati, ma anche le metropoli, le autostrade, le ferrovie, le pipeline, i porti, i cablaggi per internet e gli altri simboli della nostra nascente civiltà di network globali»*

*Parag Khanna, Connectography Le mappe del futuro ordine mondiale, 2016*

I temi legati alla logistica stanno diventando sempre più centrali nell'Agenda politica ed istituzionale, italiana ed europea. La connettività e l'accessibilità sono oramai divenuti i veri asset della competitività di Stati e Continenti: che si tratti di Nuova Via della Seta o "guerra dei dazi", di Brexit o di gestione dei big data, di GIG Economy o di e-commerce, sembra oramai acquisito il dato che sulle dotazioni infrastrutturali materiali o immateriali e sulla qualità delle performance della supply chain logistica vanno delineandosi i nuovi rapporti di forza tra i player dello scacchiere globale.

Abbiamo bisogno di una Italia più autorevole in Europa, e di una Europa più forte nel Mondo.

**BER:** tutelare l'industria logistica nazionale significa anche evitare che le concentrazioni oligopolistiche tra Shipping Line finiscano per occupare l'intero spettro delle attività di trasporto e movimentazione merci da origine a destino. Una nuova proroga del regime di esenzione Block Exemption Consortia Regulation post 2020, dalla DG COMP a favore delle grandi compagnie armatoriali del trasporto contenitori, è sostenibile solo in un rinnovato quadro regolatorio che salvaguardi il pluralismo e la concorrenza nel mercato della logistica inland. Supportiamo l'armamento nazionale e la bandiera, supportiamo ogni agevolazione volta a razionalizzare l'offerta di stiva delle Compagnie, supportiamo eventuali agevolazioni per gli investimenti pro green switch che esse dovranno a breve sostenere o che stanno già sostenendo, ma è

indispensabile tutelare la terzietà sostanziale dell'industria della *supply chain* logistica rispetto ai grandi vettori del trasporto marittimo.

**BRI:** serve più Europa per un dialogo con la Cina più equilibrato. È contraddittorio arenare i negoziati in ambito EU - China Connectivity Platform, e poi procedere parallelamente con intese bilaterali tra Singoli Stati Membri e Pechino. Se le richieste avanzate dalla CE (reciprocità nell'apertura dei mercati e nelle politiche doganali, trasparenza negli affidamenti, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti) sono condivisi, devono valere per tutti i Paesi europei e sempre. La quasi totalità di essi ha invece già sottoscritto in diverse modalità accordi bilaterali, a vario titolo rientranti nel meta progetto BRI. Talvolta di carattere sub-regionale (Gruppo 16 + 1). Il dividi et impera non fa il gioco degli interessi economici, industriali e logistici europei.

**Golden Power:** in relazione a tutti gli investimenti extra comunitari in UE, occorre un Regolamento più stringente, nel merito, e uguale per tutti gli Stati Membri, nel metodo. Infrastrutture e imprese strategiche o sensibili per l'interesse nazionale, così come per quello Comunitario, devono essere sottratte all'arbitrio puramente lucrativo delle (non) regole di mercato. Una vera politica europea di governance in questi decisivi ambiti per lo sviluppo e la crescita, appare molto più utile ed efficace di qualsivoglia scelta regressiva protezionista ispirata a dazi e barriere al libero mercato.

**Codice Doganale Unionale:** attuazione piena ma omogenea tra gli Stati Membri. Il livello di intensità e le modalità dei controlli, documentali o fisici, deve essere armonizzato tra diversi Stati Membri e meglio presidiato dalla DG TAXUD. In quest'ottica occorre tendere alla creazione di un'amministrazione doganale unica europea competente nell'intero territorio Unionale.

**BREXIT:** Qualsiasi sarà la scelta che le Istituzioni Britanniche e Comunitarie vorranno assumere, sarà decisivo evitare eccessive ripercussioni negative sui traffici e sulle relazioni commerciali tra Londra e l'Unione. Il Regno Unito - per storia, tradizione, economia, persino lingua - non potrà mai essere considerato per l'Italia e per l'Europa al pari di un qualsiasi Stato Terzo.

**TEN T Network e CEF:** dopo aver sostenuto una prima stagione di interventi volti a favorire le connessioni interne tra gli Stati Membri, soprattutto per le aree in ritardo di sviluppo, e dopo aver varato ed ormai quasi completato il processo di collegamento intraeuropeo attraverso la politica dei Corridoi, è ora venuto il momento di porsi strutturalmente il tema delle connessioni tra l'UE e i mercati globali. A cominciare dai fronti Orientale (Eurasia e Cina) e Mediterraneo (Paesi della Sponda Sud e Africa). L'aggiornamento delle Reti Ten T previsto nel 2023, dovrà essere l'occasione per ridiscutere di Rete Globale, Rete Centrale, nodi core e comprehensive, finalizzazione dei fondi CEF, valorizzazione di esperienze innovative ed immateriali fondate sulle

evoluzioni tecnologiche (Fast Corridor). Con la DG MOVE va aperto un confronto organico sul ruolo strategico dell'Italia quale principale "confine europeo" del versante mediterraneo.

**Sostenibilità Ambientale e Trasporto:** Sosteniamo con forza tutte le scelte comunitarie volte a favorire un trasporto merci e passeggeri più sostenibile dal punto di vista ambientale. Abbattere le emissioni di Co2 e delle altre sostanze maggiormente inquinanti non può che rappresentare l'orizzonte verso cui tendere. L'Italia è uno dei Paesi più deboli, dal punto di vista dello shift modale gomma / ferro e gomma / mare. Buoni risultati abbiamo conseguito negli ultimi due anni grazie agli incentivi Ferrobonus e Marebonus: essi vanno rinegoziati con la CE affinché siano resi permanenti e destinabili prevalentemente alla merce che sceglie il treno o la nave al posto del "tutto strada".

**Regole uguali per tutti. Il Pacchetto Mobilità e Autotrasporto, la Direttiva sulla Sicurezza Ferroviaria:** nella legislatura che volge al termine abbiamo assistito a un impegnativo e tortuoso cammino di riforma dei temi legati all'autotrasporto che due anni fa la Commissione europea aveva promosso per la modernizzazione, la competitività e l'interconnessione della mobilità, conseguenza di una evidente spaccatura tra due blocchi di Paesi con interessi divergenti.

In una delle ultimissime sessioni plenarie del Parlamento è stato votato un compromesso che porta con sé luci e ombre. Gli aspetti negativi possono essere rimessi in discussione dal momento che i prossimi negoziati del trilogo tra le Istituzioni (quindi con una rappresentanza parlamentare e un nuovo governo espressione della futura Commissione) dovranno esprimersi sui temi in oggetto. Mentre da un lato si prende atto del compromesso raggiunto sulla nuova regolamentazione del cabotaggio che ha la finalità di evitare la concorrenza sleale nell'accesso al mercato internazionale e il relativo contributo che uno strumento quale il tachigrafo intelligente apporta, dall'altro non appare favorevole ai fini di una richiesta di efficienza e flessibilità l'applicazione delle regole del distacco dei lavoratori anche al trasporto internazionale.

Lo sviluppo dei temi della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità del sistema a livello europeo, accolti favorevolmente con l'adozione del IV pacchetto ferroviario che consentirà di uniformare i regimi normativi e tecnici e di unire i reticolli europei, possono essere da esempio per le future riforme del settore dal punto di vista del cammino condiviso intrapreso. La logistica ferroviaria può svolgere un ruolo chiave per la competitività e per la crescita economica e industriale del Paese: oltre alle regolamentazioni tecniche, nuovi strumenti di incentivazione nonché politiche industriali e innovative efficaci possono aprire nuove prospettive di sviluppo.

**Governare l'Innovazione:** il futuro della Logistica sarà sempre più condizionato dall'evoluzione tecnologica, digitale, telematica che governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. Su blockchain, big data, internet of things, Cybersecurity si gioca il futuro della connettività globale. L'Europa, al pari della Cina e degli Usa, deve

maturare una propria policy al riguardo, deve pensarsi come player globale determinato a far valere i propri asset strategici sulle nuove Reti immateriali, deve tornare ad investire sulle tecnologie delle informazioni e sulle piattaforme.

**Servizi postali:** apprezzabile lo sforzo da parte della Commissione europea di aggiornare la Direttiva sui servizi postali (Direttiva n. 97/67/CE) alla luce dell'evolversi di questo settore. In questo ambito è indispensabile pervenire ad una definizione chiara e inequivocabile di "servizio postale" e di "pacco postale", aspetti sui quali l'attuale Direttiva è oggi lacunosa.

**Trasporto aereo:** occorre accelerare l'attuazione del progetto del Cielo Unico Europeo (Single European Sky) avviato ormai 20 anni fa dalla Commissione europea al fine di migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. In particolare, determinanti sono il sostegno della crescita del traffico aereo in Europa e nel mondo - in particolare quello delle merci - mantenendo allo stesso tempo elevati standard di sicurezza aerea e riducendo l'impatto ambientale.