

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Agorà 2020: Nicolini (Confetra) chiede supporto, infrastrutture e semplificazioni per far crescere la logistica italiana

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 23rd, 2020

Di seguito riportiamo alcuni stralci della relazione del presidente di Confetra, Guido Nicolini, in occasione dell'assemblea pubblica annuale Agorà 2020

“L’Italia, su troppi indicatori macroeconomici qualificanti, era già prima del Covid, purtroppo, fanalino di coda in Europa, tra i grandi Paesi dell’Unione, nel G7 e nel G20”.

“Nel secondo trimestre dell’anno, il più drammatico, il PIL è crollato del 12,4% in Italia, del 13,8 in Francia, del 18,5 in Spagna, del 20,4 nel Regno Unito. La nostra economia, complessivamente, ha retto meglio il colpo”.

“I 100 miliardi messi in campo dal Governo con i Decreti Legge Cura Italia, Rilancio e Agosto, hanno certamente tamponato una situazione non semplicemente difficile, ma grave e drammatica.

Con un grande limite. Enorme. I tempi di implementazione e attuazione di tali **misure che – anche quando giuste e sostenute dalle parti sociali – sono “atterrate” sull’economia reale in tempi troppo lunghi e con meccanismi il più delle volte burocratici e farruginosi”**.

“Al Paese non basterà fare uno sforzo immane per tornare ai livelli pre-Covid, perché essi erano già livelli di crisi e sostanziale stagnazione. **Il Paese deve sfruttare tale drammatica fase storica per riprogettarsi integralmente. Gli oltre 200 miliardi del Recovery Plan Nazionale dovranno servire a ripensare i fondamentali economici, produttivi, sociali, la struttura amministrativa, quella fiscale e di finanza pubblica del Paese.”**

“Abbiamo bisogno di infrastrutture, certo. Ed è già grave il fatto che dopo oltre 20 anni – in alcuni casi 30 – si stia ancora parlando di Terzo Valico, Torino Lione, Napoli Bari, Asti Cuneo, Salerno Reggio Calabria, potenziamento di diversi hub portuali ed aeroportuali merci, trafori alpini ed opere per completare il Piano Ten-T Network Europe legato ai Corridoi intermodali, interventi in ambito portualità e retroportualità.”

“Il gap logistico del Paese – ricordo per inciso, 70 miliardi di euro l’anno – non dipende solo dal gap infrastrutturale. E questo “altro” per noi ha tre nomi: semplificazioni, politiche industriali per il Settore, riduzione del cuneo fiscale.

Avere una politica complessiva per la logistica, significa avere un quadro normativo e regolatorio che aiuta, fluidifica e sostiene il trasporto di merci, dati, passeggeri. In Italia contiamo 133 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni solo per i controlli merce in ambito portuale. Se estendiamo la mappatura ad autotrasporto, interporti, magazzini, cargo ferroviario e cargo aereo, arriviamo ad oltre 450 procedimenti amministrativi – che riguardano sia merci che vettori – in capo a 35 pubbliche amministrazioni diverse e non coordinate tra loro.”

“Il tempo di trasferimento delle merci è oggi il fattore competitivo più abilitante.”

“Gli oneri burocratici e i ritardi digitali sulla logistica pesano per circa 30 di quei 70 miliardi complessivi. A nostro avviso con il DL Semplificazioni si è persa una grande occasione per iniziare a introdurre almeno alcuni primi, semplici, elementi di semplificazione per il Settore. In questo senso parlavo di un Provvedimento troppo schiacciato sulle modifiche al Codice Appalti. Abbiamo presentato alcune proposte, 3 e a costo 0, anche sul DL Agosto. Speriamo vengano accolte. A partire dalla necessità di introdurre nell’ordinamento civilistico italiano il contratto commerciale delle spedizioni e della logistica.”

“Ma avere una politica per la logistica significa anche aiutare le nostre imprese a stare sui mercati internazionali. Abbiamo lanciato l’idea di una Servizi 4.0, un Provvedimento gemello di Industria 4.0, che aiuti il comparto a crescere. Serve un quadro coerente e semplice di incentivi, agevolazioni, supporto agli investimenti innovativi, alla formazione permanente, ai partenariati pubblico privato, all’internazionalizzazione, all’aggregazione tra imprese, alla costituzione di Centri di Competenza per il trasferimento tecnologico.”

“Siamo l’unico Paese Europeo a non avere “campioni nazionali” in ambito logistico.”

“Delle circa 90 mila imprese logistiche italiane invece, di ogni segmento della supply chain, oltre l’85% ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti di media. E meno male che molte aziende multinazionali straniere sono presenti ed operano nel nostro Paese, apportando valore e competitività al nostro sistema economico.”

“Le nostre aziende vanno aiutate a crescere e a consolidarsi.”

“Infine, la “quarta gamba del tavolo”: urge una politica fiscale che soprattutto sul costo del lavoro aiuti ad alleggerire il conto economico delle imprese.”

“Durante il lockdown siamo rimasti sempre aperti e operativi, seppur con contrazioni di traffici significativi: 20% il calo medio dei volumi trasportati. Su 450/480 milioni di Tonnellate merci che il Paese movimenta ogni anno in entrata ed in uscita, significa circa 80 milioni di Tonnellate in meno. In fatturato, fa più o meno 18 miliardi di perdite rispetto agli 85 miliardi del 2019.”

“Ora è il momento di ridurre in maniera significativa il “cuneo fiscale lato imprese”, altrimenti non ne verremo fuori.”

“Ai colleghi del sindacato vorrei lanciare un messaggio. Come voi crediamo nell’unicità del CCNL. Solo un grande contratto inclusivo, in quanto stipulato dalle forze datoriali e sindacali più rappresentative, può fornire risposte alle esigenze organizzative delle imprese e certezza di diritti ai lavoratori.

Solo un grande contratto può stoppare la concorrenza sleale dei contratti pirata che, come ci dice il CNEL, si sta facendo sempre più agguerrita.”

“In estrema sintesi, e concludo: **chiediamo oggi all’Esecutivo una nuova stagione di politica economica che consideri la Logistica, nella sua accezione più ampia e trasversale, come il pilastro torno cui costruire il rilancio del Paese.** Logistica competitiva per noi significa infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali su controlli di merci e vettori, politiche fiscali premianti, e una visione ambiziosa del ruolo dell’Italia nel commercio internazionale e nella geoconomia degli scambi.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Di seguito la relazione completa del presidente Guido Nicolini (Confetra):

Onorevoli Ministri,

Gentili Relatori,

Autorità,

Ospiti collegati,

care Colleghe imprenditrici e cari Colleghi imprenditori, anzitutto grazie per aver accolto il nostro invito all’Assemblea Pubblica Annuale 2020 della Confederazione.

Un’edizione di Agorà palesemente diversa dalle precedenti: non siamo riuniti nel “nostro” Tempio di Adriano, non possiamo stringerci la mano, scambiare impressioni de visu, guardarci da vicino negli occhi. Ci manca la nostra socialità. Ci manca in generale, e ci manca quella della nostra comunità. Ma abbiamo ritenuto più prudente procedere con un digital event anche perché l’altissimo numero di adesioni e di registrazioni – oltre 600 – avrebbe reso impossibile la presenza fisica, per di più con il distanziamento.

Non per questo sarà tuttavia un appuntamento meno interessante. Anzi.

Un live streaming per definizione deve essere smart, stringato nei tempi, incalzante nel ritmo.

Io stesso rinuncio alla tradizionale “Relazione introduttiva” del Presidente, e mi limito a porre alcuni temi ed alcune questioni che saranno poi sviluppate nel corso dei lavori di stamattina.

“Connessi o Disconnessi”, rappresenta un quesito quasi amletico nella forma. Certamente decisivo per le sorti del Paese, nella sostanza.

Una prima considerazione, a tal riguardo: **l’Italia, su troppi indicatori macroeconomici qualificanti, era già prima del Covid, purtroppo, fanalino di coda in Europa, tra i grandi Paesi dell’Unione, nel G7 e nel G20.** Si pensi al PIL, stagnante tra lo 0 e lo 0,2% praticamente dal 2008. Si pensi all’occupazione, ed in particolare a quella giovanile e femminile, che sfiora o tocca nel Paese – e nel Mezzogiorno in maniera particolare – percentuali a due cifre da quasi 20 anni. Si

pensi agli investimenti privati o ai consumi che, nel 2019, erano ancora sotto il livello del 2007. Nessuno, in buona fede, può non riconoscere al Governo una buona gestione dell'emergenza sanitaria, ed i dati sui contagi ancora in queste ultime settimane stanno lì a dimostrarlo. Le stesse misure economiche adottate in emergenza per consentire la sopravvivenza dell'economia nazionale – soprattutto nei quasi tre mesi più duri di lockdown parziale o totale, a inizio anno – hanno certamente sostenuto un sistema economico, produttivo, sociale già di gran lunga più debole ed esposto di altri da oltre un quindicennio. Ancora una volta, i numeri non mentono. **Nel secondo trimestre dell'anno, il più drammatico, il PIL è crollato del 12,4% in Italia, del 13,8 in Francia, del 18,5 in Spagna, del 20,4 nel Regno Unito. La nostra economia, complessivamente, ha retto meglio il colpo.** La stessa produzione industriale ha conosciuto un rimbalzo significativo già a maggio e giugno, attestandosi poi a luglio al +7%. È vero che abbiamo perso da gennaio ad oggi, secondo l'Istat, 800 mila posti di lavoro. Prevalentemente nel lavoro atipico e nei settori della consulenza e delle libere professioni. Ma è pur vero che, con un crollo del PIL di oltre 12 punti e senza gli ammortizzatori sociali straordinari messi in campo, la perdita di unità occupate avrebbe potuto essere di circa 2 milioni. Una carneficina sociale che avrebbe ingenerato tensioni difficilmente gestibili. Dico questo perché al netto di limiti ed errori che pure sono stati compiuti, penso al DL Liquidità prima della conversione parlamentare o al DL Semplificazioni a nostro avviso troppo appiattito sul tema del Codice Appalti, **i 100 miliardi messi in campo dal Governo con i Decreti Legge Cura Italia, Rilancio e Agosto, hanno certamente tamponato una situazione non semplicemente difficile, ma grave e drammatica.**

Con un grande limite. Enorme. I tempi di implementazione ed attuazione di tali **misure che – anche quando giuste e sostenute dalle parti sociali – sono “atterrate” sull'economia reale in tempi troppo lunghi e con meccanismi il più delle volte burocratici e farruginosi.** Così come abbiamo lodato l'abolizione secca della rata IRAP di giugno – il 40% dei 676 milioni complessivi, su un gettito totale di 12 miliardi, che il nostro Settore ogni anno versa per sostenere tale imposta di scopo – non possiamo non denunciare come, imprese già stremate da lockdown e crollo dei volumi, abbiano dovuto pure sobbarcarsi per mesi l'anticipo della Cassa Integrazione ai lavoratori a causa di lungaggini amministrative e di un modello di governance istituzionale degli ammortizzatori stessi obsoleto ed inadeguato. Questo esempio mi serve per introdurre la seconda riflessione.

Al Paese non basterà fare uno sforzo immenso per tornare ai livelli pre-Covid, perché essi erano già livelli di crisi e sostanziale stagnazione. **Il Paese deve sfruttare tale drammatica fase storica per riprogettarsi integralmente. Gli oltre 200 miliardi del Recovery Plan Nazionale dovranno servire a ripensare i fondamentali economici, produttivi, sociali, la struttura amministrativa, quella fiscale e di finanza pubblica del Paese.**

Lo abbiamo spiegato al Presidente Conte e a tutti i Ministri presenti nel corso degli Stati Generali dell'Economia svolti lo scorso luglio a Villa Doria Pamphilj.

Ovviamente per quanto riguarda il nostro Settore. Ma non solo.

Abbiamo bisogno di infrastrutture, certo. Ed è già grave il fatto che dopo oltre 20 anni – in alcuni casi 30 – si stia ancora parlando di Terzo Valico, Torino Lione, Napoli Bari, Asti Cuneo, Salerno Reggio Calabria, potenziamento di diversi hub portuali ed aeroportuali merci, trafori alpini ed opere per completare il Piano Ten-T Network Europe legato ai Corridoi intermodali, interventi in ambito portualità e retroportualità. Ma diamo per scontato che queste opere, tra l'altro anche grazie alla riprogrammazione voluta dalla Ministra De Micheli

con Italia Veloce, debbano farsi senza più alcun indugio. Noi tutti le sosteniamo, da tempo, da sempre, con forza. Abbiamo dedicato alle infrastrutture utili per la logistica e il trasporto merce la nostra prima Agorà, nel 2018. Il Paese si è impegnato a completare tali opere a più riprese anche in sede internazionale, la Conferenza Stato Regioni e il Parlamento le hanno approvate, sono parte integrante dei Documenti di pianificazione nazionale: Contratti di Programma di RFI ed ANAS, Piano Aeroporti, Piani Operativi Triennali delle AdSP. Si facciano. Punto.

Però dobbiamo parlare anche di altro, perché su un tema voglio essere chiaro: i problemi logistici dell'Italia non sono semplicemente e perfettamente sovrapponibili a quelli infrastrutturali. **Il gap logistico del Paese – ricordo per inciso, 70 miliardi di euro l'anno – non dipende solo dal gap infrastrutturale. E questo “altro” per noi ha tre nomi: semplificazioni, politiche industriali per il Settore, riduzione del cuneo fiscale.**

Avere una politica complessiva per la logistica, significa avere un quadro normativo e regolatorio che aiuta, fluidifica e sostiene il trasporto di merci, dati, passeggeri. In Italia contiamo 133 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni solo per i controlli merce in ambito portuale. Se estendiamo la mappatura ad autotrasporto, interporti, magazzini, cargo ferroviario e cargo aereo, arriviamo ad oltre 450 procedimenti amministrativi – che riguardano sia merci che vettori – in capo a 35 pubbliche amministrazioni diverse e non coordinate tra loro. La media europea è inferiore a 80, e quasi ovunque almeno i 2/3 dei controlli sono esclusivamente posti sotto il coordinamento dei Custom Office nazionali. Deve essere chiaro che così non saremo mai competitivi perché, per il mondo normale, **il tempo di trasferimento delle merci è oggi il fattore competitivo più abilitante.** E noi abbiamo amministrazioni eccellenti e a forte livello di digitalizzazione, come Dogane, ed Amministrazioni – la gran parte purtroppo – che sono ferme ancora al pennino con il calamaio e alla materialità dei controlli sia fisici che documentali. Per non parlare dei ritardi che il Paese sconta in termini di 5G, reti immateriali, banda ultra larga, autotrade digitali. Eppure anche i ragazzi ormai sanno che sul trasporto dati, sugli Smart Data, sull'Internet of Things, sulle tecnologie blockchain, sull'intelligenza artificiale, si fonderanno sempre più i business connettivi, e quindi logistici, del futuro. **Gli oneri burocratici e i ritardi digitali sulla logistica pesano per circa 30 di quei 70 miliardi complessivi. A nostro avviso con il DL Semplificazioni si è persa una grande occasione per iniziare a introdurre almeno alcuni primi, semplici, elementi di semplificazione per il Settore.** In questo senso parlavo di un Provvedimento troppo schiacciato sulle modifiche al Codice Appalti. Abbiamo presentato alcune proposte, 3 e a costo 0, anche sul DL Agosto. Speriamo vengano accolte. A partire dalla necessità di **introdurre nell'ordinamento civilistico italiano il contratto commerciale delle spedizioni e della logistica.**

Ma avere una politica per la logistica significa anche aiutare le nostre imprese a stare sui mercati internazionali. Abbiamo lanciato l'idea di una Servizi 4.0, un Provvedimento gemello di Industria 4.0, che aiuti il comparto a crescere. **Serve un quadro coerente e semplice di incentivi, agevolazioni, supporto agli investimenti innovativi, alla formazione permanente, ai partenariati pubblico privato, all'internazionalizzazione, all'aggregazione tra imprese, alla costituzione di Centri di Competenza per il trasferimento tecnologico.**

Siamo l'unico Paese Europeo a non avere “campioni nazionali” in ambito logistico: si pensi al confronto con la Germania che con Eurokai Contship, DHL, Hapag Lloyd, Lufthansa Cargo e DB Schenker presidia l'approvvigionamento e l'export di merci e mercati strategici via porti, mare, terra, gomma, ferro e spedizioni. Discorso simile potremmo fare per la Francia, l'Olanda, il Regno Unito, la Danimarca, la Svizzera. Per non parlare di Cina e Stati Uniti. Insomma, ciò che altrove è

scontato da decenni, in Italia non è neanche ancora tema di dibattito nell'agenda economica e istituzionale del Paese.

Delle circa 90 mila imprese logistiche italiane invece, di ogni segmento della supply chain, oltre l'85% ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti di media. E meno male che molte aziende multinazionali straniere sono presenti ed operano nel nostro Paese, apportando valore e competitività al nostro sistema economico. Ma ciò ovviamente non basta a consentire all'Italia di avere un ruolo da protagonista sui mercati globali e nel commercio internazionale. Abbiamo bisogno di un robusto tessuto di PMI logistiche nazionali e di grandi imprese nazionali del Settore: **le nostre aziende vanno aiutate a crescere e a consolidarsi.** Qui non parliamo di "misure verticali" – ferrobonus, marebonus, incentivi all'autotrasporto, sconti sui canoni concessionari ecc. – che, al massimo, aiutano il Settore a sopravvivere. Chiediamo più coraggio e più visione strategica perché gli interessi del Settore Logistico coincidono con gli interessi economici nazionali.

Infine, la "quarta gamba del tavolo": urge una politica fiscale che soprattutto sul costo del lavoro aiuti ad alleggerire il conto economico delle imprese. Il nostro è un Settore labour intensive per definizione. Le nostre aziende sono fatte di corrieri, autisti, macchinisti, portuali, driver, operatori di magazzino, oltre che da quadri, data scientist, manager, addetti alle scorte, manutentori delle flotte, lavoratori delle officine. Abbiamo 800 mila addetti diretti e 1,5 milioni se si conta il primo cerchio dell'indotto: il costo del lavoro è quasi sempre la principale voce di costo dei bilanci delle nostre aziende. **Durante il lockdown siamo rimasti sempre aperti e operativi, seppur con contrazioni di traffici significativi: 20% il calo medio dei volumi trasportati. Su 450/480 milioni di Tonnellate merci che il Paese movimenta ogni anno in entrata ed in uscita, significa circa 80 milioni di Tonnellate in meno. In fatturato, fa più o meno 18 miliardi di perdite rispetto agli 85 miliardi del 2019.** Ma le nostre aziende sono rimaste aperte per garantire il trasporto di ogni modalità di merce consentita, e quindi abbiamo potuto fruire pochissimo degli ammortizzatori sociali. Ci si renderà conto che con 1/5 dei volumi in meno ma con quasi il 100% del costo del lavoro rimasto uguale, le aziende vivono una situazione di grande difficoltà. **Ora è il momento di ridurre in maniera significativa il "cuneo fiscale lato imprese", altrimenti non ne verremo fuori.** E questa richiesta vorremmo avanzarla di intesa con le tutte le altre principali Confederazioni datoriali e di intesa anche con il Sindacato. Far guadagnare di più i lavoratori e far risparmiare un po' di soldi alle aziende, anche al fine di liberare risorse per investimenti e formazione, dovrebbe essere un sacrosanto impegno comune.

Ai colleghi del sindacato, di cui poi avremo il piacere di sentire una parte importante, vorrei lanciare un messaggio. Come voi crediamo nell'unicità del CCNL. Solo un grande contratto inclusivo, in quanto stipulato dalle forze datoriali e sindacali più rappresentative, può fornire risposte alle esigenze organizzative delle imprese e certezza di diritti ai lavoratori.

Solo un grande contratto può stoppare la concorrenza sleale dei contratti pirata che, come ci dice il CNEL, si sta facendo sempre più agguerrita.

Se allora l'unicità del CCNL è un valore da preservare affrontiamo il rinnovo con senso di responsabilità focalizzandoci sulle misure che possono aiutare le imprese e i lavoratori a superare le ripercussioni della pandemia. Fare come se nulla fosse sarebbe un boomerang che rischierebbe di innescare una conflittualità che non gioverebbe a nessuno.

Sono convinto della serietà dei nostri interlocutori e sono certo che, come è nella tradizione della

Confetra, sapremo trovare con il buon senso le soluzioni che meglio si adattano alla straordinarietà del momento.

Consentitemi infine di ringraziare il Ministro Provenzano, con il quale abbiamo condotto – e vinto – la battaglia per l'estensione del Credito di Imposta anche al Settore Logistico, a partire ovviamente dalle ZES. Ma non solo per le ZES.

Il Ministro Amendola, con il quale abbiamo condiviso giornate e nottate di lavoro quando, all'inizio della pandemia, i nostri mezzi venivano arbitrariamente bloccati alle frontiere da incomprensibili scelte dei Paesi europei confinanti e non solo confinanti.

La Ministra De Micheli, che è stata al nostro fianco su mille vertenze e mille difficoltà: dallo sblocco dei Codici Ateco, per consentire alle nostre imprese di operare in deroga al lockdown previsto dai diversi DPCM che si sono succeduti, all'introduzione del Settore Logistico – nell'articolo 61 del DL Cura Italia – tra le filiere strategiche e di rilevanza nazionale. Passando per l'apertura dei magazzini della committenza per decongestionare porti e hub logistici e dal paziente lavoro di mediazione da Lei svolto per addivenire alla stipula del Protocollo sulla Sicurezza.

Così come non dimenticheremo l'impegno del Ministro Speranza per ripristinare i voli aereo cargo già dall'1 febbraio dopo la proclamazione del blocco dei voli diretti Italia – Cina, o quello del Ministro Patuanelli sull'estensione al nostro Settore di tutta una serie di misure incentivanti a sostegno degli investimenti innovativi e della crescita dimensionale delle imprese.

Cerchiamo di fare Rappresentanza in maniera equilibrata, con un sano strabismo che guarda sia agli interessi diretti delle nostre imprese e del nostro Settore, sia al più complessivo interesse generale del Paese. Diamo merito e riconoscimento per le azioni del Governo che ci convincono, ma siamo anche netti nel denunciare le scelte che – a nostro avviso ovviamente – non vanno nella giusta direzione.

Con grande chiarezza e limpidezza, conduciamo una interlocuzione con il Governo e con i Gruppi Parlamentari di maggioranza e opposizione sempre sul merito dei Provvedimenti, e mai condizionata da elementi politici.

In estrema sintesi, e concludo: **chiediamo oggi all'Esecutivo una nuova stagione di politica economica che consideri la Logistica, nella sua accezione più ampia e trasversale, come il pilastro torno cui costruire il rilancio del Paese.** Logistica competitiva per noi significa infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali su controlli di merci e vettori, politiche fiscali premianti, e una visione ambiziosa del ruolo dell'Italia nel commercio internazionale e nella geoeconomia degli scambi.

Come sempre, non faremo mancare il nostro contributo di analisi, idee e proposte.

This entry was posted on Wednesday, September 23rd, 2020 at 5:30 pm and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

