

Fatturato a 115,8 miliardi nel 2024 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics, e una previsione di crescita dello 0,7% quest'anno, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. *“Non è tempo di festeggiare, però, quella che vediamo è la fotografia di un comparto che tiene e che continua a essere competitivo affidandosi principalmente alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta al comparto di reagire alle molteplici sfide che lo attendono”*; così il Presidente di Confetra, **Carlo De Ruvo**, nel discorso di apertura dell'Assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta a Roma il 19 novembre.

All'evento sono intervenuti anche: **Alessandro Gili**, Research Fellow Geoeconomia e Infrastrutture, ISPI; **Oliviero Baccelli**, Direttore del Master MEMIT in Trasporti, Logistica e Infrastrutture e responsabile area trasporti di GREEN, Università Bocconi di Milano; **Alessandro Panaro**, Responsabile Servizio Maritime & Energy, SRM; **Ercole Incalza**, Editorialista ed esperto di Economia dei Trasporti e Infrastrutture.

Le sfide del settore

Tema centrale, capace di metterne in discussione la tenuta, è senza dubbio la mancanza di forza lavoro. Se si guarda unicamente alla figura degli autisti, secondo i dati IRU, in Europa ne mancano oltre 230 mila, di cui 22 mila unità solo in Italia.

Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri *“In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale”*, ricorda De Ruvo.

Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che sta impattando in maniera sensibile sul settore della logistica.



Le nuove rotte delle merci a seguito della chiusura del canale di Suez, infatti, hanno

sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da una parte i traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altra la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti - penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare quelli italiani - e sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità dello schedule marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal.

Il conflitto mediorientale ha avuto effetti indiretti anche sul cargo aereo, dove si registra un generalizzato aumento del traffico mondiale di merci, con l'Italia che però cresce nei primi otto mesi del 2024 (+16,5%) più della media mondiale (+11,4%), ma con almeno un 30% di potenzialità da sfruttare dei nostri aeroporti rispetto a quelli europei, in mancanza di visione strategica sul settore e di ritardi su capacità dei voli, digitalizzazione dei sistemi e semplificazione dello sdoganamento.

Questione tutt'altro che risolta è quella dei valichi alpini, dove le criticità manutentive combinate con le regolamentazioni restrittive del Tirolo (solo le limitazioni del Brennero costano 2 miliardi all'anno) pesano sulla movimentazione delle merci via terra.

Il problema della manutenzione del Brennero, inoltre, si aggiunge alle numerose criticità scontate dal comparto del cargo ferroviario - chiusure per i cantieri del PNRR, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale - che sta attraversando una vera e propria "tempesta perfetta", con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 ancora in peggioramento.

Serve una visione di lungo periodo

"La mancanza di una governance complessiva sul settore della logistica incide profondamente sulla capacità di pianificare e programmare delle aziende del comparto, che spesso si trovano sottoposte a misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose, e scontano la mancanza di una visione strategica su un comparto centrale per lo sviluppo del Paese" - ha detto De Ruvo. Gli effetti concreti di questa mancanza di indirizzo complessivo emergono nelle questioni più urgenti oggi sul tavolo: dalla questione della transizione ecologica alla semplificazione, fino al tema della fiscalità.

Decarbonizzazione

La corsa alla decarbonizzazione dei trasporti, secondo Confetra, è iniziata senza un realistico studio ex ante e senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione.

“Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l’impatto sull’economia reale” – fa notare De Ruvo. Un esempio su tutti, in questo senso, la revisione delle accise per contribuire al Green Deal, dove la soppressione dei “sussidi ambientalmente dannosi”, agevolazioni date alle imprese ma considerate controproducenti per l’ambiente, non è stata valutata per l’impatto che potrebbe avere su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese.

Analogamente, si deve ragionare sugli impatti sugli scambi di misure come l’ETS e il CBAM e sui tempi attuativi del Green Deal, che sta attualmente generando una crisi rilevante del comparto automotive.

Semplificazione

La mancanza di visione strategica si riflette anche sul tema della semplificazione amministrativa e della sburocratizzazione, da sempre al centro dell’operato della Confederazione, su cui oggi occorrono misure concrete e condivise anche per far fronte alle richieste del PNRR.

“Il carico degli oneri burocratici si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all’altro e l’azione della nostra Pubblica amministrazione a volte sembra complicarli, piuttosto che alleggerirli”, ha spiegato il presidente.

E proprio la riforma doganale è l’esempio di come sulla via della semplificazione si proceda a zig-zag: *“La necessità di una riforma, anche per rispondere agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella Ue, si è tradotta in una legislazione che mina la competitività delle nostre aziende, complicando i modelli organizzativi e facendo lievitare i costi”*, ha spiegato De Ruvo, che ha sottolineato l’auspicio che in sede di correttivi vengano prese in considerazione le obiezioni della Confederazione.

Rispetto alla questione della contribuzione ART, invece, il Presidente ricorda che in generale *“va affrontato il tema dell’effettiva regolazione delle attività del comparto sottoposte a contribuzione, che sta generando cospicui avanzi di gestione, non verificati da una effettiva vigilanza sul finanziamento delle Authority”*.

Fiscalità

In termini di fiscalità e di lotta all’evasione fiscale, soprattutto a quella dell’IVA che solo nell’ultimo anno ha generato nel comparto della logistica sanzioni superiori al mezzo

miliardo di euro, Confetra da tempo promuove l'applicazione dell'inversione contabile, il reverse charge, che sposterebbe gli obblighi relativi all'IVA sul committente.

“Abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, per procedere presso la Commissione Europea” - ha raccontato il Presidente. qualche spiraglio sembra si stia aprendo, “sarebbe il caso di riflettere in termini più concreti sulla nostra proposta e cercare di avviare, almeno su base temporanea e sperimentale, l'applicazione del reverse charge negli appalti di logistica”.

Ripensare la governance

“Andamenti economici e settoriali come quelli che abbiamo illustrato richiedono una costante attenzione delle decisioni che vengono assunte a livello istituzionale, che a volte cercano di dare risposte alle criticità e altre volte sembrano peggiorarle. Spesso si tratta di interventi mirati, molto specifici, che hanno impatti che non vengono sempre valutati in tutte le loro implicazioni”, ha detto De Ruvo che ha poi concluso aggiungendo: “Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi, anche a livello geopolitico e internazionale, va ripensata la governance e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, con cui agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico”.

© riproduzione riservata pubblicato il 25 / 11 / 2024