



# **Piano Straordinario per la Promozione del “Made in Italy” 2021-2022**

Tavolo MAECI su Infrastrutture e Logistica

23 novembre 2020

**CONFETRA** rappresenta le categorie imprenditoriali operanti nei settori della logistica e del trasporto merci (spedizionieri, terminalisti portuali, operatori ferroviari merci, autotrasportatori e ancora corrieri, doganalisti, interporti, operatori del cargo aereo, magazzini logistici, operatori postali, ecc.). Una complessa catena d'impresе interrelate tra loro che, anche durante i difficili mesi del *lockdown*, è rimasta attiva continuando a garantire l'approvvigionamento del Paese nonostante il clima di instabilità e incertezza.

Un settore, quello della logistica, che comprende quasi 100 mila imprese in Italia (con 1,5 milioni di addetti), imprese che producono ogni anno circa 85 miliardi di fatturato, pari al 9% del PIL.

Purtroppo la logistica italiana sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno, un gap imputabile alla carenza di infrastrutture ma non solo... per avere una **logistica competitiva** bisogna puntare su una serie di fattori: infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali sui controlli delle merci, politiche fiscali premianti, ed una visione ambiziosa del ruolo dell'Italia nel commercio internazionale e nella geoeconomia degli scambi. La posizione dell'Italia è tale per cui il nostro Paese costituisce una porta naturale per l'Europa per tutti i flussi da e per l'Estremo Oriente, i Paesi del Mediterraneo e tutti i Paesi Emergenti come l'Africa ma non solo....su 7.500 km di coste e una moltitudine di porti commerciali nessuno di questi (ad eccezione di Trieste) funge da *gateway* per l'Europa e i flussi, non supportati dalle infrastrutture, sono distribuiti attraverso altri canali (Pireo, Algeciras e Nord Europa). Ciò che manca sono le infrastrutture di collegamento che facciano funzionare i nostri porti che potenzialmente potrebbero essere molto più efficienti.

Sono necessari interventi immediati da parte del Governo su una serie di criticità che in diverse sedi abbiamo già evidenziato e che riguardano il nostro Settore ma non solo....innanzitutto dare **attuazione alla pianificazione infrastrutturale** contenuta in *Connettere l'Italia* prima e in *Italia Veloce* poi. Il Paese ha bisogno di infrastrutture....abbiamo dedicato alle infrastrutture utili per la logistica ed il trasporto la nostra Assemblea pubblica del 2018 presentando il Position Paper "[Check-Up log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica](#)" e più recentemente il documento "[Reagire subito](#)" dove abbiamo individuato le priorità da affrontare con urgenza per ridare slancio al Paese: 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. Sono opere che il Paese si è impegnato a completare a più riprese anche in sede internazionale; sono opere già approvate, ormai parte integrante dei Documenti di pianificazione nazionale: Contratti di Programma di RFI ed ANAS, Piano Aeroporti, Piani Operativi Triennali delle AdSP.

Gli altri due assi generali su cui intervenire sono la **semplificazione** e **l'attuazione di concrete politiche industriali per il Settore**. E' necessario sburocratizzare e rimuovere i troppi impedimenti amministrativi che impattano in dimensione significativa sulla fluidità del trasporto merci a livello nazionale ma soprattutto internazionale, impedendo al Paese di competere con gli altri Paesi europei; in Italia abbiamo amministrazioni eccellenti a forte livello di digitalizzazione che però sono ancora troppo arretrate in questo processo di trasformazione; una trasformazione digitale che è ormai una necessità, accelerata ancor di più dalla pandemia in atto.

Avere una **politica per la logistica** significa anche aiutare le nostre imprese a stare sui mercati internazionali. 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.

Abbiamo lanciato l'idea di una **Servizi 4.0**, un provvedimento gemello di Industria 4.0, che aiuti il comparto a crescere. Le nostre imprese sono "le gambe" e la mente dell'import e dell'export nazionale, in un Paese privo di materie prime ma nonostante ciò grande esportatore di semilavorati e prodotti finiti. Il Programma Servizi 4.0 ha l'obiettivo di dare alle imprese logistiche e del trasporto merci italiane una serie di strumenti indispensabili a crescere, investire, innovare, anche per salvaguardare "sul campo" gli interessi economico industriali nazionali nel mondo. Abbiamo quindi lavorato ad una prima ricognizione, e ad alcune prime proposte che vadano in questa direzione (allegato 1). Serve un quadro coerente e semplice di incentivi, agevolazioni, supporto agli investimenti innovativi, all'internazionalizzazione, all'aggregazione tra imprese, alla costituzione di Centri di Competenza per il trasferimento tecnologico. Il gap tecnologico nel nostro sistema logistico nazionale deve essere superato e le soluzioni di **logistica digitale** possono dare un contributo determinante al miglioramento della situazione attuale. La

digitalizzazione dei nodi (porti, nodi logistici, ecc.) con l'integrazione tra i rispettivi sistemi informativi e la maggiore connessione tra *player* della logistica, attraverso la condivisione in tempo reale dei flussi informativi tra tutti gli attori coinvolti nella filiera, hanno un ruolo cardine nella gestione logistica delle merci. Se a tutto questo si aggiungesse la semplificazione delle procedure burocratico-amministrative, la logistica italiana potrebbe trarne enormi efficientamenti. Recentemente nell'ambito del *Recovery Fund* abbiamo sottoposto al Governo tramite il MIT, con la nostra associata Fedespedi (*Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali*), un'idea progettuale di investimento per la digitalizzazione dei sistemi logistici che va nella direzione di accelerare la transizione digitale dei sistemi produttivi nazionali, aumentare e rendere più brevi i processi di raggiungimento dei target sulla transizione verde con la creazione di nuovi posti di lavoro qualificati.

Una **logistica sostenibile ed efficiente** è l'obiettivo che recentemente ci ha portato a sottoscrivere, con altre organizzazioni del settore, la **Carta di Padova**, un manifesto che vuole essere il punto di partenza per tracciare un percorso condiviso, e aperto a successive integrazioni, orientato a dare indicazioni strategiche su come affrontare i prossimi passi che il sistema logistico è chiamato a fare nell'ottica di un futuro sempre più sostenibile. (allegato 2).

Di seguito segnaliamo altri temi fondamentali per il nostro settore.

**Modalità di vendita all'export** (allegato 3) - Nelle vendite export italiane è molto diffuso l'ex work. I motivi che spingono le aziende a questa scelta possono essere molti e alcuni anche comprensibili. In realtà, delegando questa fase importantissima al compratore estero non ci si sottrae dalle stesse responsabilità doganali, fiscali, e spesso neanche ai rischi legati al credito, che si avrebbero vendendo, ad esempio, a condizioni C&F. Al contrario si perde ricchezza per le imprese della logistica italiane che, se va bene, lavorano per conto di altre aziende estere, ma soprattutto perde il nostro Paese che delega ad altre scelte strategiche nella costruzione di un sistema logistico che, come abbiamo visto anche in questa emergenza, è fondamentale a tutto il "sistema Paese". Il nostro suggerimento è una comunicazione mirata alle imprese per promuovere il valore della gestione della fase logistica come parte integrata nel processo produttivo. Se l'esportatore si rende conto dei benefici concreti che possono derivare da una diversa modalità di resa, sarà lui stesso a cambiarla. Si noti, ad esempio, l'effetto positivo che ha avuto in questo senso il Regolamento 2018/1912 che chiarisce quali documenti si devono produrre

per la non imponibilità IVA nelle cessioni intracomunitarie e che mostra concretamente all'esportatore un motivo per cui è preferibile gestire la spedizione in proprio. Questi segnali di "conversione" vanno enfatizzati e sfruttati come fattori per determinare il rafforzamento del legame tra export nazionale e logistica come condizione al consolidarsi di una visione di sistema Paese.

**Le opportunità dell'e-commerce in export** – L'export italiano viaggia ancora prevalentemente su canali tradizionali. Le PMI, che rappresentano oltre il 90% delle imprese italiane e generano oltre il 50% dell'export, sono anche per dimensione e assetto organizzativo le meno preparate ad affrontare l'innovazione digitale dei processi. L'emergenza Covid-19 ha dimostrato quanto siano grandi le potenzialità ancora da sfruttare dei canali digitali, in particolare l'e-commerce. L'Unctad stima che nel 2018 circa 1 miliardo e mezzo di persone abbiano effettuato acquisti online, un dato cresciuto del 9% rispetto all'anno precedente. Il Rapporto Export 2020 di Sace ha evidenziato che i tre paesi in cui l'e-commerce genera i maggiori valori in assoluto sono Stati Uniti (oltre 8.600 miliardi di dollari), Giappone (3.200 miliardi di dollari) e Cina (2.300 miliardi di dollari). *Leader* del digitale in Europa sono invece Regno Unito (900 miliardi di dollari), Francia (800 miliardi di dollari) e Germania (720 miliardi di dollari) mentre l'Italia si colloca in una posizione di ritardo. Questo è un chiaro segnale delle difficoltà riscontrate dalle aziende italiane nell'utilizzo dei canali online, tra cui le complessità di natura legale (ad esempio le procedure doganali, fiscali o contrattuali), le difficoltà legate alla comunicazione, alla gestione della logistica e ai pagamenti, le caratteristiche peculiari del prodotto esportato e delle sue modalità di trasporto (es. prodotti freschi deperibili).

**Trasporto aereo** – Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra UE. Tuttavia il sistema aeroportuale italiano movimentata appena il 7% del cargo aereo europeo contro, ad esempio il 30% della Germania seguita da Francia e Olanda. Dal *Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo* di ANAMA e del Cluster Cargo Aereo emerge come gap da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo il miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. L'Italia sconta l'assenza di una forte compagnia di bandiera che possa supportare il trading in/out fornendo un fattore competitivo ai nostri importatori/produttori ed esportatori; questa mancanza infatti non permette ai nostri aeroporti (in particolare Malpensa principale aeroporto cargo italiano) di essere hub di riferimento a livello internazionale (come lo sono invece Parigi e Francoforte rispettivamente

con Air France e Lufthansa). Altra criticità è il gap infrastrutturale che però si è nel tempo ridotto grazie agli investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

Per il settore del cargo aereo l'appuntamento più importante è la manifestazione **Air Cargo europe** che si svolge con cadenza biennale nell'ambito della più importante **fiera della logistica mondiale "Transport Logistics" di Monaco**. Gli anni scorsi il sistema aeroportuale italiano si è sempre presentato a questo appuntamento in maniera frammentata: da una parte i gestori aeroportuali, dall'altra handlers e operatori off airport. Per l'edizione del 2021 (che si svolgerà dal 4 al 7 maggio) su input delle nostre associate Anama (*Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree*) e Alsea (*Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori*) l'intero cluster cargo aereo (di cui fanno parte, oltre agli agenti merci aeree gli handlers, le compagnie aeree e SEA) ha lanciato l'idea di realizzare uno stand condiviso, promosso dalle stesse Associazioni, da SEA e dagli operatori che gravitano sul sistema aeroportuale milanese/lombardo con il patrocinio della Camera di Commercio Industria e Artigianato di Milano, Monza, Brianza e Lodi. Visto che Monaco 2021 rappresenterà l'evento della ripartenza e del rilancio per il mondo della logistica e per il settore del cargo aereo che comincerà a tornare alla normalità pur soffrendo ancora della riduzione degli spazi di stiva per il minor numero di voli passeggeri e considerando che la partecipazione di rappresentanti delle associazioni di categoria e degli operatori dello scalo, organizzati sotto un'unica "etichetta" di sistema potrebbe dare maggiore visibilità allo stand ed attirare più visitatori, il sistema aeroportuale lombardo è fermamente intenzionato a portare a compimento questa iniziativa per cui si stanno raccogliendo adesioni e risorse.

**Collegamento ferroviario con la Cina** - Le merci italiane che viaggiano su ferrovia sono subordinate ad hub europei (Germania /Polonia), un routing che ci penalizza.

Un set up ferroviario governato dal nostro sistema Paese, con linea diretta da Milano/Melzo (un bacino di esportatori ricchissimo ed un hub già ben attrezzato), attraverso accordi con rail operators/hub intermodali, sostenuto da incentivi statali utili a rendere competitiva l'offerta sia in termini prezzo che di transito (sussidi/accordi con le autorità cinesi), prevedendo un soggetto coordinatore, costituirebbe uno strumento strategico per il nostro export verso molteplici destinazioni orientali, e non solo la Cina, anche grazie alle free trade zones che trasformano le destinazioni cinesi in punti di transito ed interscambio da e per i Paesi del Sud Est Asiatico e dell'Australasia.

Precedenti esperienze non hanno avuto continuità. L'iniziativa dovrebbe essere sostenuta da azioni di promozione e di marketing tali da consentire il

raggiungimento e il mantenimento di una massa critica di merce da destinare a questa modalità.

**Block Exemption Regulation/BER** – L'esenzione delle più grandi compagnie marittime del mondo dagli obblighi antitrust sta creando nella logistica mondiale un vero e proprio oligopolio, spesso sostenuto da Stati che sono dietro a queste grandi compagnie e alle loro politiche di espansione. Due le conseguenze per un fenomeno affrontato non con la giusta sensibilità:

- l'indebolimento di gran parte degli operatori della logistica italiana da una parte e maggiore ricchezza a favore di soggetti stranieri dall'altra parte;
- la possibilità per questi gruppi, attraverso scelte logistiche e tariffe mirate, di influenzare il commercio delle merci (quindi anche del nostro export) e favorire strategie commerciali di altri Paesi.

La Confederazione ha evidenziato più volte questo pericolo insieme a quasi tutti gli stakeholder della logistica europea ma questo non è servito a evitare la decisione della DG Competition di Bruxelles, il 24 marzo scorso, di prorogare la BER di altri 4 anni. Il nostro suggerimento, che ribadiamo nuovamente, è che l'argomento entri nell'agenda del Governo e siano valutate strategie e contromisure a difesa della logistica italiana.

Si auspica infine che, sulla programmazione relativa al Piano Straordinario in discussione, sia messo a punto un **cronoprogramma di Governo** sulla base del quale siano definite le fasi di realizzazione delle misure ritenute prioritarie affinché tutti i soggetti interessati possano avere un feedback delle azioni intraprese.