



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

**ATTI UE SU NUOVA STRATEGIA INDUSTRIALE  
EUROPEA E MISURE DI DIFESA COMMERCIALE**

**Audizione X Commissione Attività  
Produttive della Camera dei Deputati**

*Memoria scritta*

7 luglio 2020

La **CONFETRA** – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - rappresenta le categorie imprenditoriali operanti nei settori della logistica e del trasporto merci (dagli spedizionieri ai terminalisti portuali, dagli operatori ferroviari merci agli autotrasportatori e ancora corrieri, doganalisti, interporti, operatori del cargo aereo, magazzini logistici, ecc.). Una lunghissima e complessa catena d'impresе, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import-export, tanto ai consumatori finali (cittadini e famiglie) quanto alle aziende produttrici di ogni comparto (dalla siderurgia all'agricoltura).

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.

Entrando nel merito degli atti oggetto di discussione, manifestiamo una condivisione generale delle misure messe in campo dall'Unione europea che sono perfettamente in linea con le priorità del nostro settore.

Con riferimento agli obiettivi contenuti nel **Pacchetto di proposte per una nuova strategia industriale europea**, condividiamo in particolare la necessità di:

- migliorare l'integrazione e il funzionamento del mercato unico permettendo così di promuovere la crescita delle economie dell'UE;
- sostenere le imprese nel processo di trasformazione "verde" e digitale in particolare sostenendo le PMI per una transizione verso un'economia sostenibile e digitalizzata riducendo l'onere normativo cui sono sottoposte ed agevolandone l'accesso al finanziamento.

Partendo quindi dalla condivisione di questi obiettivi generali posti dall'UE due sono i temi che ci hanno visto impegnati soprattutto negli ultimi tempi.

Il primo, particolarmente importante per il settore della logistica, è quello dell'**innovazione tecnologica e digitale**, quest'evoluzione tecnologica governerà i flussi informativi relativi alle merci ed ai transiti. E' sempre più evidente che sui temi della Blockchain, Big Data, Internet of Things, Cybersecurity si gioca il futuro della connettività

globale. Proprio per queste ragioni riteniamo che l'Europa debba maturare una propria policy al riguardo e quindi apprezziamo che questo tema sia tra quelli su cui punta l'UE per sostenere l'industria europea.

In Italia, nel nostro settore oltre il 90% delle nostre 95mila imprese ha meno di 9 addetti e meno di 5 milioni di fatturato. Sono imprese che spesso fanno fatica a districarsi tra le maglie della burocrazia e che fanno fatica anche a investire in blockchain, digitalizzazione, intelligenza artificiale: eppure questi sono oggi il vero valore aggiunto che un servizio logistico può offrire.

Proprio con **l'emergenza Covid-19** si è reso ancora più evidente quanto la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi e in generale l'utilizzo delle tecnologie digitali siano fondamentali per l'operatività del sistema Paese. Tuttavia ancora oggi sono troppe le procedure ancora molto arretrate. Abbiamo sottolineato già in varie sedi come questa situazione eccezionale di emergenza sanitaria dovrebbe essere colta per recuperare il tempo perduto e procedere speditamente nella digitalizzazione di tutta una serie di documenti e processi, sia nei rapporti tra operatori e PA che tra operatori stessi. Abbiamo sempre chiesto l'immediato avvio dello **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** e dello **Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO)**; quest'ultimo, inespugnabilmente ancora inattuato, consentirebbe l'interoperabilità dei sistemi di tutte le PA coinvolte nelle procedure di sdoganamento, con ottimizzazione dei tempi e conseguente riduzione degli oneri a carico delle imprese.

Bisogna rendersi conto che le esigenze dei consumatori sono cambiate, si pensi ad esempio all'**eCommerce**, esigenze che inevitabilmente hanno un significativo impatto nel mercato della logistica. La rapidità richiesta nei servizi di consegna e gli acquisti di articoli sempre più eterogenei rendono difficile la previsione della domanda e l'organizzazione dei magazzini e contribuiscono a far lievitare i costi della gestione logistica che, secondo alcune stime (stime *Adacta*), nell'ultimo anno sono cresciuti del +9%. La crescita del commercio *online* che il mondo della logistica sta affrontando facendo leva anche sull'innovazione digitale, determinerà nei prossimi 5 anni, sempre secondo le previsioni *Adacta*, una crescita degli investimenti degli operatori italiani sulle tecnologie di gestione del magazzino, analisi dei dati, lettura dei codici a barre e sicurezza tra il 20% e il 40%. In questo scenario complesso, le imprese si troveranno a fare logistica, ad investire, ad innovare, a dialogare con il mondo... hanno però bisogno di

certezze, di una *vision* strutturata e chiara, di poche e semplici regole, di una cornice strategica dove gli obiettivi del Sistema Paese siano declinati in maniera condivisa.

Il secondo tema affrontato nel pacchetto di proposte per una nuova strategia industriale europea e che ci ha visto in questi ultimi tempi particolarmente impegnati è quello della **sostenibilità ambientale**. Stiamo dando ampio spazio alle tematiche legate all'Economia Circolare e alla Green Logistic.

Il tema del mutamento climatico da molto tempo si trova ai primi punti delle agende politiche ed ha determinato una serie di obiettivi decisamente sfidanti: su tutti, valga quello posto dall'Unione Europea, **ridurre a zero le emissioni entro il 2050**.

Peraltro nel 2030, tra solo 10 anni, l'UE si è imposta come obiettivo intermedio quello di attuare la distribuzione delle merci nelle principali metropoli europee a zero emissioni.

È chiaro che obiettivi così ambiziosi potranno essere raggiunti se tutti gli stakeholder - sia privati sia pubblici - coinvolti faranno la loro parte, a partire da chi è chiamato ad esercitare l'attività regolatoria.

Bisogna costruire **un modello logistico efficace ed efficiente** in grado di rispettare gli obiettivi definiti dall'Unione Europea e per questo sarebbe auspicabile che le politiche a favore dello shift modale gomma-ferro e gomma-mare (Ferrobonus e Marebonus) non siano semplicemente attuate a cadenza periodica come avviene attualmente bensì si miri a renderle misure strutturali.

Importante passo sempre sul tema della sostenibilità è stato fatto recentemente dalla nostra organizzazione con la sottoscrizione della **Carta di Padova** di cui i promotori sono l'associazione SOS Logistica e l'Interporto di Padova; si tratta di un manifesto che mira a promuovere le buone pratiche sostenibili nel settore della logistica in tutte le sue modalità di trasporto.

Tornando agli obiettivi posti dall'UE nelle Comunicazioni oggetto di audizione ed in particolare circa l'obiettivo di migliorare il funzionamento del mercato unico, purtroppo ci sono ancora alcune barriere che impediscono agli Stati europei di sfruttare appieno il potenziale del mercato unico.... una su tutte è la burocrazia. Da sempre abbiamo

sottolineato la necessità di una **semplificazione della burocrazia** e, anche recentemente in occasione degli Stati Generali abbiamo messo l'accento su questa criticità: nel nostro settore chiunque trasporti merce deve combattere una burocrazia che comporta due danni principali. Il primo, relativo alle infrastrutture, con tempi lunghissimi per la realizzazione delle opere. E il secondo problema, che riguarda gli oneri burocratici. Ad esempio quando in un porto arriva una merce, devono essere effettuati una infinità di procedimenti amministrativi, per ogni tipologia, spalmati su troppi uffici diversi... una situazione insostenibile che continua a far perdere competitività al Paese.

Vediamo con favore le misure prefigurate dalla Commissione europea in vista di una **semplificazione della legislazione dell'UE**, per agevolare imprese e consumatori, una semplificazione che ci aspettiamo venga attuata anche a livello nazionale in modo uniforme. In particolare riteniamo positiva:

- l'adozione dell'approccio "*one in, one out*" in base al quale ogni proposta legislativa che crea nuovi oneri dovrebbe sollevare i cittadini e le imprese, in particolare le PMI, dai costi amministrativi equivalenti a livello di UE nello stesso settore di intervento;
- la piattaforma "*Fit for Future*", cioè la costituzione di un nuovo gruppo di esperti a supporto della Commissione nel semplificare e ridurre gli oneri.

## **RELAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLE ATTIVITÀ DI DUMPING E SULL'UTILIZZO DELLE MISURE DI DIFESA COMMERCIALE.**

L'UE si colloca, a livello mondiale, insieme alla Cina, al vertice della graduatoria come maggiore esportatore e importatore (dopo gli Stati Uniti) di beni e negli scambi di servizi e l'Italia ha registrato negli anni più recenti una costante intensificazione dei rapporti con la Cina. Numerose le misure di difesa commerciale messe in atto dall'UE che si sono rivelate efficaci nel ristabilire condizioni di parità sul mercato dell'UE.

Attualmente le partite da affrontare a livello europeo sono diverse perché si stanno discutendo provvedimenti importanti per la logistica

italiana. Per citarne alcuni il **Pacchetto Mobilità** che speriamo possa essere finalmente approvato con la finalità di arginare la concorrenza sleale dell'autotrasporto extracomunitario o dell'est anche attraverso norme di cabotaggio più restrittive a livello europeo; l'applicazione omogenea in tutti gli Stati membri del **Codice Doganale Unionale**, senza lasciare spazio a 'porti franchi' che attraggono merci anche grazie alla semplicità dei controlli a scapito dei porti italiani. In quest'ottica occorre tendere alla creazione di **un'amministrazione doganale unica europea** competente nell'intero territorio UE.

Nella relazione la Commissione si impegna altresì a riesaminare ed eventualmente aggiornare le norme dell'UE in materia di concorrenza, compresa la valutazione del controllo delle concentrazioni e del controllo dell'adeguatezza degli orientamenti sugli aiuti di Stato. Nei mesi scorsi abbiamo purtroppo assistito alla proroga di altri 4 anni della BER (**Block Exemption Regulation**) da parte dell'Unione europea, il regime che esenta le compagnie marittime dalle norme antitrust europee permettendo loro di riunirsi in alleanze.

Forse non c'è stata la giusta sensibilità su questo fenomeno nonostante la nostra Confederazione, insieme a quasi tutti gli stakeholder della logistica europea, abbia evidenziato più volte i pericoli che questa proroga potrebbe provocare:

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

Auspiciando una rivalutazione della questione a livello europeo il nostro suggerimento è che l'argomento entri nell'agenda del Governo e siano valutate **strategie e contromisure a difesa della logistica "italiana"**.