



I saluti del Presidente

17 marzo 2022

La Riforma del codice civile in materia di contratto di spedizioni

Buongiorno a tutti,
vorrei ringraziare il Presidente Treu per averci ospitato in questo meraviglioso Palazzo per presentare e festeggiare un cambiamento esistenziale nel mondo della logistica e delle spedizioni: l'approvazione dell'ammodernamento e dell'aggiornamento della disciplina sul contratto di spedizione contenuto nel Codice Civile.

Il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro è previsto dall'art. 99 della Costituzione della Repubblica Italiana e nasce dalla "motivazione culturale e dall'origine politica nell'impegno forte delle organizzazioni del lavoro, nella cultura riformista, nella tensione unitaria di costruzione e ricostruzione di uno Stato a larga partecipazione democratica". Fin dalla sua nascita, si è fatto interprete dei grandi cambiamenti dell'economia contribuendo fattivamente alla partecipazione delle forze sociali alla determinazione delle scelte politiche nel campo dell'economia e del lavoro.

Dopo due difficili anni passati a fronteggiare l'emergenza COVID-19, purtroppo dobbiamo affrontare una nuova crisi legata all'escalation militare da parte della Russia in Ucraina. Auspichiamo che si trovi il prima possibile una soluzione diplomatica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane.

Una serie di criticità quali l'aumento dei prezzi e la scarsità di materie prime, dei semilavorati e del personale si sono accentuate dopo lo scoppio di questo conflitto, sino a divenire una vera e propria emergenza soprattutto per quanto riguarda gli approvvigionamenti di energia.

Un traguardo raggiunto non senza fatica e partito proprio da queste mura dove si era giunti all'approvazione delle proposte di legge per la semplificazione della normativa del sistema della logistica italiana presentate da Confetra insieme a Fedespediti.

Il riconoscimento di questa proposta dal “basso” è un importante segnale che ci manda la politica. Una cultura del dialogo e dell’ascolto senza pregiudizi di cui il confronto politico si è riappropriato e che può massimizzare il grande contributo che le rappresentanze associative possono portare alla crescita e allo sviluppo del Paese.

Un sentito ringraziamento va al CNEL che da sempre ha auspicato un confronto costruttivo con le realtà associative per cogliere a pieno la loro funzione di corpi intermedi in grado di contribuire concretamente al rinnovamento delle discipline in un’ottica di sistema Paese.

Non dobbiamo né possiamo fermarci qui, è troppo importante semplificare, esternalizzare, coinvolgere maggiormente laboratori, soggetti e competenze private attraverso meccanismi convenzionali, estendere gli ambiti di autocertificazione, cassare operazioni di verifica ridondanti e superate grazie alla tecnologia. Gli interventi approvati qui al CNEL, che non comportano oneri a carico dello Stato, contribuiscono a colmare buona parte degli oneri burocratici che gravano sulle imprese del settore.

Mi riferisco alla razionalizzazione degli avvisi nave che i comandanti devono inviare alle varie P.A. del porto, alla competenza del Giudice di Pace nelle controversie sul CdS delle imprese di autotrasporto, all’armonizzazione degli orari di apertura delle P.A. partecipanti alla fase di sdoganamento e alla delega per il riordino dell’attività di regolazione nel settore trasporti e logistica.

Misure di semplificazione che, ripeto, a costo zero aiuterebbero in maniera consistente la fluidificazione dei processi logistici.

Ai nostri occhi appare evidente l’esigenza di una “politica industriale” per la Logistica che si ponga l’obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. La disaggregazione dimensionale del settore si scontra con le forti esigenze di investimento che i processi di digitalizzazione e sostenibilità richiedono.

Pochi giorni fa ho partecipato all’evento Shipping Forwarding Logistics meet Industry dove ci siamo confrontati sulla necessità di

un rinnovato patto con la manifattura e l'esigenza di ragionare in maniera organica quando si parla di sviluppo: non si può ragionare di sviluppo infrastrutturale di alcune aree senza aprire paralleli ragionamenti sullo sviluppo delle aree industriali e sull'attrazione di investimenti.

La ricerca presentata da SRM "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", sempre in occasione del medesimo evento, mostra una distorsione prettamente italiana e cioè il diffusissimo ricorso alla resa franco fabbrica dalle imprese manifatturiere. I dati del 2022 mostrano una leggera contrazione rispetto agli anni precedenti ma comunque restano allarmanti le dimensioni.

Il vero problema che abbiamo più volte evidenziato è che, con queste pratiche di vendita all'esportazione, si consegna ad altri il controllo della catena logistica, rinunciando ad una quota importante della catena del valore.

Il tessuto industriale italiano, formato da pmi e centrato da sempre sull'eccellenza del prodotto, ha posto tradizionalmente poca attenzione alla fase logistica, delegandola ai compratori. I processi di logistica e trasporto sono stati considerati erroneamente un "costo" e non un "valore" per la competitività del prodotto stesso.

Questa scelta ha condizionato e condiziona inevitabilmente la capacità delle pmi di essere presenti sui mercati esteri. Questo perché l'azienda esportatrice non ha alcun controllo sulla qualità dei servizi logistici che contribuiscono alla competitività del prodotto stesso.

Ora serve affrontare e provare a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività della logistica italiana. La digitalizzazione, dal canto suo, non può che dare un contributo decisivo nella riduzione dei tempi, dei materiali e delle emissioni, con vantaggi enormi per l'ambiente e per le imprese.

L'obiettivo è quello di diffondere nel settore la cultura dell'innovazione digitale, convinti che sia sempre più necessario per le

aziende dotarsi di competenze, professionalità e strumenti adeguati per essere competitive nell'attuale "Internet economy", anche in considerazione delle risorse che grazie al PNRR verranno messe a disposizione delle imprese per la transizione digitale.

L'utilizzo delle tecnologie digitali ha dimostrato il loro valore strategico anche durante l'emergenza. Appare utile cogliere tale opportunità, certamente eccezionale, 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.

La Missione 3 del PNRR Infrastrutture per la mobilità sostenibile prevede fondi per buona parte dei temi che ha voluto affrontare questa mattina. Lo stesso fatto che circa il 25% delle risorse tra PNRR e Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese. Un comparto trasversale ed indispensabile all'industria manifatturiera come al turismo, all'agricoltura come all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese.

L'elemento che manca, invece, è una vera e propria "transizione burocratica" in Italia, siamo l'unico Paese UE con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che gravano sulla merce, così come siamo l'unico Paese UE che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente. Siamo uno dei pochi Paesi UE che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l'adozione della lettera di vettura elettronica; siamo l'unico Paese UE ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza.

Le prime indiscrezioni dell'Almanacco della Logistica 2022, mostrano una logistica che dopo la consistente contrazione legata ai terribili 59 giorni di lockdown, durante lo scorso anno ha saputo reagire in modo importante.

La logistica italiana sta facendo la sua parte, per fare il vero salto di qualità e divenire il traino dell'economia italiana occorre da un lato un rinnovato patto con la manifattura ma dall'altro che, questo segnale che ci ha mandato la politica, sia l'inizio di un dialogo che porti all'attuazione di tutte quelle semplificazioni che la logistica italiana considera ormai indispensabili!

Buon lavoro a tutti!