



Assemblea Pubblica 2024  
Relazione del Presidente Confetra  
**Carlo De Ruvo**

Illustri Autorità,

Care Imprenditrici e cari Imprenditori,

Gentili Ospiti,

Benvenuti all'Assemblea Pubblica 2024 della Confetra.

Rispetto a un anno fa, alcune tendenze dell'economia e della logistica globale, europea e nazionale, sono diventate più preoccupanti, altre meno, ma tutte definiscono un quadro ancora di transizione e di incertezza, in cui tardano a manifestarsi più decisi segnali positivi di stabilizzazione e ripresa.

Il nostro comparto logistico sta vivendo una fase in cui per mantenere la competitività deve ricorrere a tutti gli strumenti che la resilienza delle infrastrutture e delle imprese possono mettere in campo, muovendosi in un contesto nazionale e internazionale difficile, rischioso e denso di ostacoli, spesso indotti anche da provvedimenti e regolamentazioni adottati a livello europeo e nazionale senza una effettiva valutazione della fattibilità e degli impatti.

Le crisi geopolitiche, geoeconomiche, climatiche e strutturali, che si sono susseguite in questi anni, hanno più volte evidenziato la "fragilità logistica" europea e italiana, ma evidenziato anche la resilienza dell'intera filiera delle attività di mobilità delle merci, che ha garantito la sostanziale continuità delle catene di approvvigionamento e di scambio, nonostante anche misure regolatorie penalizzanti, asimmetriche e onerose.

Nel ripercorrere gli andamenti e le tendenze rilevabili in quest'ultimo anno, vorremmo cercare di analizzare gli eventi e le loro cause, i loro impatti e le modalità attraverso le quali le imprese di trasporto, logistica e spedizione li hanno affrontati, cercando di dare comunque risposte positive alla committenza e al sistema-paese, nonostante le difficoltà emerse e i cambiamenti, intervenuti e che interverranno a breve-medio termine.

Di fronte a sfide sempre più complesse, Confetra e le sue Associazioni aderenti, riunite nella loro Assemblea annuale, vogliono offrire un contributo alla riflessione sugli scenari che ci troveremo ad affrontare e sugli impatti che essi possono avere sui cambiamenti geoeconomici e sugli assetti logistici e infrastrutturali, con un'attenzione particolare a riforme, investimenti e *governance* necessari al buon funzionamento e al rilancio della competitività logistica nazionale.

## IL CONTESTO ECONOMICO

### ***Economia italiana***

Per l'Italia, già nel 2023 Confetra aveva segnalato il rallentamento allo 0,7% della crescita, rispetto alla straordinaria ripresa dell'8,9% nel 2021 e del 4,7% nel 2022. Il 2024 non si discosta dal 2023, con una previsione attestata per ora allo 0,7-0,8%, non dissimile da quella prevista per il 2025. La crescita nulla dell'ultimo trimestre sembra però testimoniare la fine della spinta indotta dal post Covid; resta da vedere se essa segna il ritorno all'andamento economico asfittico degli ultimi vent'anni o un passo verso una fase recessiva o, auspicabilmente, se possa avviare una fase di consolidamento economico.

Rispetto all'Area Euro e, in particolare, alla Germania, la nostra crescita nel 2025 è prevista inferiore, nonostante il più ottimistico quadro macroeconomico di medio termine delineato dal Governo.

Nonostante la **bassa crescita**, emergono però segnali positivi interessanti, ma che vanno interpretati attentamente. Tra questi, va sicuramente segnalato l'andamento positivo del **mercato del lavoro**, con un tasso di disoccupazione ridotto al 6,2%, ma che fra le classi giovanili resta oltre il 18% e non sembra modificare la dinamica all'espatrio di tanti giovani tra 18 e 34 anni. Il sensibile aumento dell'occupazione sembra poi segnato da posti di lavoro a bassa produttività, indotti dalla rinuncia delle imprese ad investire, e dall'aumento degli inattivi, cioè di chi ha perso speranze di occupazione.

La **produzione industriale** continua a manifestare un **andamento complessivo regressivo**, condizionata in particolare dal pesante calo dell'*automotive* e del tessile-abbigliamento, diversamente dai servizi e soprattutto dal turismo, che mantengono invece una contenuta dinamica di crescita.

I **consumi** ristagnano, nonostante la sensibile contrazione di un'inflazione non ancora del tutto sotto controllo, e gli **investimenti privati** calano, nonostante la riduzione dei tassi di interesse, mentre gli **investimenti pubblici**, sotto la spinta del PNRR, presentano comunque una crescita inferiore alle attese, a causa di crescenti difficoltà attuative.

Gli **scambi commerciali**, dopo la notevole spinta post pandemia, presentano ora andamenti più critici, anche se complessivamente il saldo si mantiene positivo. Pesano sul calo dell'import gli andamenti interni di consumi e produzione, mentre sull'export si riscontrano oscillazioni e contrazioni, soprattutto verso la

Germania, il nostro principale partner commerciale e, in prospettiva verso gli USA, a seguito delle recenti elezioni.

Rispetto a questa situazione, la **politica economica** si trova ad affrontare un drastico rientro entro i parametri europei imposti dal nuovo patto di stabilità, che ne riducono sensibilmente la capacità di manovra, impostata su logiche selettive non del tutto convincenti: se, da un lato, si cerca di mantenere misure più o meno efficaci di difesa dei redditi più bassi, dall'altro vengono operati tagli di risorse che lasciano perplessi, in particolare quelli riguardanti sostegni agli investimenti in transizione energetica e ambientale, settori cruciali per la sostenibilità dei trasporti e della logistica, che sono chiamati ad uno sforzo senza precedenti di innovazione e adeguamento tecnologico.

### **Trasporti e logistica**

Rispetto ad un quadro complessivo incerto e problematico, il fatturato del comparto logistica, trasporto e spedizione merci tra il 2020 ed il 2023 appare moderatamente in crescita, sia in termini nominali che reali, e nel 2024 la tendenza non dovrebbe cambiare.

Ciò che incide sensibilmente sul comparto è la **carezza di figure professionali**, che ne mettono in discussione la tenuta; in Europa mancano oltre 230mila autisti e solo in Italia circa 22mila; stessa problematica per altre figure del comparto: operatori logistici e di magazzino, macchinisti, spedizionieri ecc. In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale, causato anche dalla scarsa attrattività delle professioni logistiche, ancora legata ad un immaginario collettivo ben lontano dalla positiva realtà del CCNL, attualmente in fase di rinnovo, e dagli sviluppi tecnologici indotti dalla digitalizzazione.

Servono quindi misure strutturali da adottare rapidamente per avere effetti positivi a medio termine: ridurre le difficoltà di accesso dovute ai costi elevati di abilitazione per gli autisti; investire sull'istruzione con una maggiore collaborazione tra mondo imprenditoriale e Scuole professionali, Istituti Tecnici e Istituti Tecnici Superiori; rivedere la disciplina sull'immigrazione, che non copre i "vuoti" occupazionali interni.

Il **settore marittimo-portuale** sta vivendo una fase contraddittoria, i cui impatti si stanno concentrando in particolare nel Mediterraneo. La resilienza logistica sta mantenendo una apprezzabile crescita globale dei traffici, ma anche una loro diversa distribuzione tra rotte e portualità.

Il conflitto israelo-palestinese ha determinato una crisi dei transiti nel Mar Rosso che ha colpito l'intera catena logistica globale, deviando i passaggi dal Canale di Suez, uno dei principali *choke point* del commercio internazionale, al Capo di Buona Speranza, con una riduzione dei transiti su Suez del 76% di volumi e del 65% di navi. L'impatto più immediato è stato un aumento dei noli marittimi con incrementi tra luglio 2023 e luglio 2024 del 300% rispetto al 2019, oggi in fase di progressiva discesa.

Dopo due anni di stabilità dei traffici, nel 2024 il movimento container ha ricominciato a crescere e si stima un incremento del 5,4% rispetto al 2023, una tendenza che per ora si riscontra meno nei porti italiani, i cui transiti rapportati ai primi otto mesi del 2024 risultano ancora inferiori a quelli del 2021 e 2022, dopo la caduta del 2023.

Si tratta certamente dell'effetto della Crisi del Mar Rosso, che ha allo stesso tempo aumentato il *transit time* dalla Cina e dal Far East e ridotto l'affidabilità degli schedati marittimi, mettendo in difficoltà la pianificazione del lavoro nei terminal portuali, ma non si tratta solo di questo.

La rotta del Capo di Buona Speranza sembra infatti in grado di cambiare gli attuali equilibri portuali mediterranei, con incrementi sensibili della movimentazione transoceanica nel sistema portuale occidentale (Spagna e Nord Africa) e decrementi in quello orientale (in particolare l'Italia), in parte compensato da un aumento dei traffici intra-mediterranei (RO-RO e *feeder*) nel Mediterraneo Orientale. Questo riallineamento potrebbe indurre anche ad un cambiamento strutturale rilevante, con implicazioni sulla specializzazione del nostro sistema portuale da considerare in funzione di riassetti delle catene logistiche del nostro sistema produttivo (*reshoring* e *nearshoring*).

Per altri versi, sussistono misure come l'ETS che penalizzano gli scambi intra-mediterranei tra UE ed extra-UE, mentre nel traffico interno di cabotaggio l'impatto del mare-bonus, pur rifinanziato dal DDL Bilancio, appare ancor più insufficiente ad un più deciso trasferimento modale strada-nave.

Nei confronti di questi potenziali riassetti, il rilancio della competitività della portualità nazionale dovrebbe trovare rispondenza nella sua più volte annunciata e rinviata riforma. Confetra si è espressa da tempo sulle priorità e sulle criticità da sanare puntando, in particolare, a recuperare una rafforzata competenza centrale pubblica, per guidare l'assestamento e lo sviluppo dell'insieme del sistema portuale nazionale. Attualmente, le risposte ci

sembrano insufficienti e non possono concentrarsi sulla creazione di una *holding* pubblica, “Porti spa”, col trasferimento della competenza sulle aree portuali demaniali dallo Stato ad un’entità formalmente di proprietà pubblica con potenziale partecipazione privata.

Sul tema specifico, ribadiamo il nostro più profondo dissenso, perché la “questione portuale” necessita di un confronto aperto con imprese e lavoratori, di un dialogo serio, organico e circostanziato sulle strategie, auspicando interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali, non stravolgendone l’assetto, in particolare nella prospettiva di una digitalizzazione dell’intera catena logistica, il completamento dell’attuazione a livello nazionale dei *Port Community System* (PCS).

Un altro degli effetti della crisi del Mar Rosso è stato l’aver contribuito allo sviluppo del **cargo aereo**, associato anche alla crescita dell’*e-commerce*, in particolare del *fast fashion* proveniente dalla Cina e dell’*hi-tech* dal *Far East*. Nel 2024 il traffico aereo mondiale di merci per via aerea è infatti aumentato dell’11,4% in tonn-km e anche in Italia, dopo una fase di stabilizzazione, sta crescendo costantemente a due cifre (+16,5% nei primi otto mesi), anche in presenza di tariffe aeree che tra il 2020 ed il 2024 hanno registrato un andamento altalenante.

I risultati di oggi sono il frutto della resilienza che il settore ha mostrato *post* pandemia, ma siamo ancora lontani dalle potenzialità che potrebbe esprimere nell’export, grazie alle sue peculiari caratteristiche, quali efficienza, velocità, affidabilità/sicurezza e puntualità.

L’Italia però perde ancora un 30% di merce a favore degli altri aeroporti europei, che potrebbe essere recuperato attraverso innanzitutto l’aumento di capacità su voli punto a punto dagli aeroporti italiani, la digitalizzazione dei sistemi logistici aeroportuali e la semplificazione delle procedure di sdoganamento. Sono temi su cui il *Piano Nazionale Aeroporti* (PNA) dovrebbe assolutamente puntare, insieme all’introduzione e alla diffusione della *Carta dei Servizi Merci*, strumento strategico per misurare e aumentare l’efficienza dei sistemi aeroportuali italiani.

Il cargo aereo può e deve crescere, ma va promosso e sostenuto attraverso una chiara regia nazionale che sciolga, tra gli altri, il nodo dei limiti allo sviluppo di Malpensa, consideri infrastrutture aeroportuali dedicate, valorizzi quelle

esistenti migliorandone l'accessibilità e la velocizzazione delle pratiche doganali, con il coinvolgimento delle associazioni di categoria.

L'**e-commerce** è alla base della crescita non solo del trasporto aereo, ma anche della **distribuzione urbana delle merci**, che in Italia, a partire dal Covid, ha registrato una crescita costante ed inarrestabile tra il 2019 ed il 2024, con un aumento del 42% degli acquirenti e del 116% del giro d'affari, mentre il fatturato delle spedizioni di consumo (B2C) è arrivato a 6,7 miliardi di euro, con una crescita del 53% rispetto al 2019.

La vivibilità delle città sta però subendo un impatto rilevante dall'**e-commerce**. A livello mondiale sta crescendo ad un ritmo del 9% l'anno e a livello europeo rappresenta il 15% del traffico e il 20% delle emissioni complessive dei trasporti urbani. Nelle nostre città i veicoli commerciali rappresentano circa l'11% del totale dei veicoli circolanti, con il 93% del volume di merce destinato alle imprese (B2B) e il 7% ai consumatori (B2C), mentre nel numero di spedizioni la situazione è opposta, con il 28% al B2B e il 72% al B2C.

Le politiche europee di decarbonizzazione hanno puntato molto sulla distribuzione urbana, anticipando le emissioni zero al 2030 nelle grandi città, ma in Italia non si è ancora riusciti ad impostare una progettazione razionale ed efficiente del tema, per risolvere il problema delle emissioni e dell'occupazione di suolo e, conseguentemente, della congestione.

Per Confetra è innanzitutto necessario adottare linee guida nazionali da attuare nelle diverse città nel modo il più possibile omogeneo, previa consultazione delle rappresentanze di categoria. La distribuzione intermedia andrebbe svolta con mezzi di trasporto a basse o zero emissioni e quella finale al cliente andrebbe effettuata con veicoli elettrici e *cargo-bike*, pianificando una rete di stalli monitorati e controllati e ampliando l'uso di *parcel lockers* o di punti di ritiro comuni per la consegna dell'ultimo metro al destinatario. Le aree di smistamento dovrebbero essere dotate di infrastrutture di ricarica per i mezzi e andrebbe anche pensato un pacchetto di incentivi non necessariamente economici, in termini di permessi di accesso a ZTL o di uso delle preferenziali.

In sintesi, per Confetra non esiste "la" soluzione al problema, ma solo un insieme di più iniziative può consentire di ridurre l'impatto sulle città ed al contempo tener conto delle esigenze economico-finanziarie-organizzative delle aziende.

Il settore che attualmente sta manifestando le maggiori fragilità è il **cargo ferroviario**, che sta vivendo una situazione paradossale, anche se prevedibile. Da

un lato, dovrebbe vivere una fase di forte espansione come soluzione alle stringenti politiche ambientali europee; dall'altro, sta affrontando una "tempesta perfetta", in termini di interruzioni causate dai cantieri del PNRR, di cancellazioni legate alle manutenzioni dei valichi Alpini, calamità naturali, calo dell'export UE e della bassa domanda interna.

Dopo la ripresa del 2021, il traffico ferroviario delle merci è rimasto stabile nel 2022 per poi crollare nel 2023 (-8,3% in termini di tonnellate e -6,7% in termini di tonn-km), con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdite di fatturato e con previsioni, nazionali ed europee, tutt'altro che rosee per il 2024. A questo, si sono aggiunte misure di natura istituzionale che hanno provocato la reazione negativa delle imprese del settore.

Con il cd. *DL Omnibus*, adottato ad agosto e convertito rapidamente in legge a settembre, sono state dirottate risorse destinate all'acquisto di locomotori e carri ferroviari al credito d'imposta per la *ZES unica* del Mezzogiorno. Parlamento e Governo hanno assunto l'impegno di ripristinare tali risorse, attivando un tavolo interministeriale *ad hoc*, ma si è ancora in attesa della convocazione e il recente DDL bilancio ha invece confermato il taglio di 45 milioni di euro. Per altri versi, il cargo ferroviario è privo di compensazioni sulle perdite indotte dai cantieri PNRR, mentre il DDL Bilancio provvede a rifinanziare in misura ridotta il ferro-bonus, ma l'obiettivo del trasferimento modale strada-ferro risulta praticamente annullato dall'impatto dei lavori sull'affidabilità del servizio ferroviario.

Ma il vero nodo dello sviluppo del cargo ferroviario merci resta quello infrastrutturale. Larga parte dell'attuale dotazione va adeguata agli standard europei in tema di tratte e terminal. L'integrazione modale del ferroviario con reti stradali, porti, aeroporti, interporti e aree urbane e metropolitane è ancora in larga parte insufficiente, come pure l'integrazione ai TEN-T, e la digitalizzazione del trasporto tra reti e operatori. Sono tutti temi inclusi nel PNRR, nel PNC e nel Contratto di programma MIT-RFI in corso di attuazione, che al comparto merci dovrebbero dedicare circa dieci miliardi di investimenti nei prossimi dieci anni, ma la cui realizzazione sta generando situazioni di blocco e maggiori costi per le imprese privi di qualsiasi compensazione.

Il **trasporto stradale** di merci si mantiene sostanzialmente stabile e tendenzialmente in positivo.

Il traffico autostradale di veicoli pesanti tra il 2021 ed il 2023 è aumentato del 3,8%, ma permangono criticità sui valichi alpini, cioè la principale porta di comunicazione con l'Europa della nostra economia, attraverso cui transitano ogni anno 230 milioni di tonnellate di merci, su 12 milioni di mezzi pesanti e 130.000 treni.

I valichi stradali alpini stanno subendo una seria criticità, manutentiva e regolatoria. La chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il PIL del Nord Ovest, mentre sul **Brennero** la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del Ponte di Lueg, in Austria.

Sul Brennero, su cui transita la metà dei veicoli pesanti dell'Arco alpino, è stato finalmente presentato dall'Italia un ricorso, sostenuto dalla Commissione Europea, contro l'Austria alla Corte di Giustizia Europea. È l'ennesimo tentativo di eliminare limitazioni di transito strumentali e anticoncorrenziali che vanno avanti da decenni, ma tutto l'Arco alpino ha bisogno anche di una diversa regolamentazione a livello europeo, basata sulla *governance* dei principali corridoi di trasporto, ancor più in questo periodo, in cui stanno emergendo rilevanti problemi dovuti a incidenti, eventi calamitosi e manutenzioni anche sulle linee ferroviarie, in attesa che vengano realizzate le opere previste sulle TEN-T.

## **I PRINCIPALI PROFILI DI POLICY**

### ***Decarbonizzazione dei trasporti***

Non si possono perseguire nuove politiche di cui non si conosce l'impatto sull'economia reale. Un esempio è il metodo adottato dall'Unione europea per perseguire il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità. La corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici della transizione. Gli obiettivi sui vari settori e l'estensione dell'ETS e del suo sistema *cap&trade* hanno generato un quadro regolatorio europeo che deve affrontare un tema logistico e tecnologico di difficile soluzione, centrato sulla disponibilità di combustibili e vettori energetici a basse e zero emissioni e su tempistiche estremamente differenziate e onerose.

Nel trasporto stradale e non solo, la decarbonizzazione si sta attuando con una preferenza praticamente esclusiva per l'energia elettrica, a fronte di *e-fuel* e

*bio-fuel* che permetterebbero entrambi di continuare a produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035, limitando i possibili danni economici anche al settore *automotive* profondamente in crisi in Europa e in Italia.

Il tema della decarbonizzazione va quindi profondamente ripensato, per evitare costi sociali insostenibili e non adeguatamente valutati *ex ante*. Va assolutamente recuperato e posto in essere il principio della “neutralità tecnologica”, in base al quale la sostenibilità va perseguita secondo la dinamica evolutiva delle tecnologie disponibili e tarata su obiettivi realistici e, infine, vanno reperite le risorse necessarie per affrontare in modo equilibrato la transizione.

Certamente, le recenti misure di politica economica non sembrano orientare a sostenere il processo di cambiamento, con i tagli finanziari previsti proprio al ricambio dei veicoli e le scarsissime risorse al rinnovo dei veicoli pesanti.

### ***Priorità europee***

Quello appena trascorso è stato un anno molto intenso a livello europeo per diversi temi di nostro interesse, che abbiamo seguito con molta attenzione.

Innanzitutto, ci troviamo con un nuovo Parlamento appena insediato e una nuova Commissione sotto esame ma, in generale, dobbiamo lamentare una scarsa attenzione all'Italia e soprattutto ai temi del trasporto e della logistica.

La ripresa dei lavori europei sarà ancora impegnativa, con diversi dossier pronti per i negoziati interistituzionali, riguardanti: patenti e qualificazioni alla guida, pesi e dimensioni, capacità ferroviaria e sicurezza marittima. Su di essi Confetra, anche nell'ambito dell'IRU sui temi dell'autotrasporto, ha svolto un'attenta attività di monitoraggio e di *lobbying*, che dovranno essere nuovamente rafforzati in fase di chiusura.

Altrettanta attenzione abbiamo dedicato e continueremo a dedicare al dossier sul trasporto combinato, sul quale siamo intervenuti a più riprese e che dovrà essere ora riaperto dall'Europarlamento.

Più in generale, ci aspettiamo che l'apertura di nuovi temi europei avvenga con una presenza italiana più attenta ed efficace e che il processo di elaborazione delle nuove discipline poggia su metodi trasparenti di valutazione preliminare, affidata su basi più aperte al confronto tra gli *stakeholders* e alla aperta discussione sui suoi risultati.

## ***Semplificazione amministrativa e digitalizzazione***

Da sempre la semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei controlli sono per Confetra temi di fondamentale importanza per la produttività e la competitività delle imprese. Abbiamo collaborato con il CNEL su alcune proposte di legge e, successivamente, abbiamo partecipato all'attuazione della delega sulla semplificazione dei controlli sulle attività economiche. Siamo ora in attesa di vedere concretamente attive le misure condivise.

Altro tema di semplificazione nel settore dei traffici internazionali è l'attuazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO), per sdoganare la merce con controlli delle varie Amministrazioni concentrati in un'unica sede. Ma anche qui si continua a parlarne e non se ne vede la concreta attuazione.

Eppure, il carico degli oneri burocratici che gravano sulle imprese si configurano come altrettanti svantaggi competitivi, in grado di spostare attività economiche da un paese all'altro, come gli adempimenti amministrativi in materia portuale e aeroportuale, molto più gravosi rispetto a quelli richiesti nei porti esteri, e la duplicazione dei controlli su strada anche a distanza di brevi periodi.

Rispetto al PNRR, è diventata fondamentale la digitalizzazione per accelerare le procedure ed eliminare adempimenti non necessari a carico delle imprese della filiera logistico-infrastrutturale, sia a livello nazionale che unionale, ma non si è fatto i conti con il mercato e con le esigenze di nuovi investimenti da parte delle imprese, alle quali va fornito un quadro certo e di lungo termine.

Un grande passo avanti per le imprese sarebbe individuare e conoscere con facilità obblighi e adempimenti delle attività di controllo, con l'utilizzo di strumenti informatici a supporto delle autorità competenti. Per questo, si deve guardare con favore al *full digital* e alla dematerializzazione dei documenti, come l'attuazione dell'e-CMR e della piattaforma eFTI, associati all'incentivazione di investimenti digitali di imprese e pubbliche amministrazioni, per ottimizzare e efficientare la filiera logistica e garantire interoperabilità e *compliance* tra sistemi.

Sarà fondamentale rispettare i tempi di utilizzo delle risorse previste dal PNRR riguardanti la PLN, di cui è prossimo l'avvio di un regime di agevolazioni destinato proprio alla digitalizzazione delle imprese.

Ma sono tutte misure con diversa tempistica e *target* progressivi di attuazione, di cui vedremo il completamento nei prossimi anni. Intanto, l'azione della

pubblica amministrazione a volte sembra complicare, anziché semplificare la burocrazia.

### ***Contraddizioni e prospettive della riforma doganale nazionale ed europea***

Una esemplificazione plastica di come lo Stato, direttamente o su spinta europea, proceda lungo il percorso della semplificazione amministrativa e, contemporaneamente, complichino la vita delle imprese e anche dell'economia del Paese, ci viene dagli interventi recenti in materia doganale.

Da sempre collaboriamo con ADM e altre amministrazioni sulle procedure import-export, con particolare riferimento ai corridoi doganali e allo sdoganamento a bordo, alla completa attuazione del citato SUDOCO e ai controlli sanitari, alla semplificazione e all'accorciamento dei tempi di sdoganamento. Da ultimo, abbiamo chiesto all'ADM anche la possibilità di avere a disposizione il flusso dei dati relativo alle importazioni ed esportazioni, fondamentale per pianificare le attività degli operatori e avere contezza dei flussi commerciali internazionali.

In questo periodo stiamo seguendo l'esame della proposta di nuovo Codice doganale dell'UE e, in particolare, abbiamo seguito tutto l'iter di approvazione della riforma doganale interna, culminata con la recente pubblicazione del D.Lgs.141/2024, la cui attuazione preoccupa molto, per gli effetti del tutto indesiderati sul nostro commercio internazionale e sulle imprese doganali e di spedizione.

Rispetto agli obiettivi di armonizzazione della normativa italiana con quella dell'UE e di semplificazione della disciplina, le modifiche adottate risultano molto problematiche in tema di contrabbando, inclusione dell'IVA tra i diritti di confine, cause di non punibilità, ravvedimento operoso e regolarizzazione delle violazioni e confisca della merce per circostanze aggravanti del contrabbando. Auspichiamo che in sede di correttivi vengano accolte le nostre richieste di modifica, che abbiamo avanzato già durante l'esame dello schema di decreto.

A livello europeo, il processo di riforma dell'Unione doganale dell'UE si trova ancora in fase di confronto. Pur condividendone i principi cardine, emergono alcune criticità, come la penalizzazione di alcune figure professionali quali spedizionieri e intermediari doganali. Si tratta di una riforma sicuramente ambiziosa nel semplificare controlli e spedizioni e nel digitalizzare a scala europea le procedure doganali, ma rischia anche di danneggiare le PMI, che

rappresentano oltre il 90% del comparto, che dovrebbero adeguarsi alle modifiche proposte sul piano strutturale e professionale.

### ***Appalti di logistica: eliminare i rischi di elusione ed evasione***

Negli ultimi anni negli appalti di servizi di logistica sono emersi fenomeni di diffusa evasione fiscale ed in particolare dell'IVA, come risulta anche dalle indagini sull'economia sommersa e sull'evasione fiscale e contributiva generata dal ricorso a contratti d'appalto fittizi che dissimulano somministrazioni di personale non autorizzate.

Sul tema, insieme alle principali rappresentanze datoriali e imprenditoriali interessate, da tempo abbiamo promosso l'introduzione del meccanismo dell'inversione contabile – il *reverse charge* – derogando parzialmente al regime ordinario IVA, così come avviene in altri settori a rischio di frode fiscale come l'edilizia. Riteniamo che questo sia lo strumento giusto per arginare il fenomeno dell'evasione IVA da parte degli appaltatori, che coinvolge sempre più anche le imprese committenti.

Anche qui abbiamo cercato di coinvolgere a livello tecnico l'amministrazione finanziaria competente, ma ottenendo finora il rifiuto di procedere presso la Commissione Europea per mancanza di evidenze statistiche, ignorando che l'autorità giudiziaria ha inflitto sanzioni riguardanti l'evasione IVA nella logistica ben oltre il mezzo miliardo di euro. 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.

### ***Accise sui prodotti energetici e carburanti***

Altro tema finanziario è quello della revisione della disciplina delle accise, per contribuire agli obiettivi del Green Deal anche attraverso la rimodulazione della tassazione dei prodotti energetici e con il riordino, la revisione e la soppressione di alcune agevolazioni valutate come dannose per l'ambiente. L'operazione, di per sé, non è a costo zero per le imprese del trasporto merci, che devono già affrontare ingenti investimenti necessari alla sostituzione di mezzi e attrezzature.

La soppressione/revisione dei SAD, "sussidi ambientalmente dannosi" deve essere attentamente valutata per il loro impatto su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese. L'operazione dovrebbe

essere accompagnata anche da misure di sussidio, sia sul fronte dei prezzi dei carburanti alternativi sia su quello dei mezzi di trasporto, con una pianificazione parallela e coordinata di sostituzione dei sussidi ai carburanti fossili con sussidi all'utilizzo di carburanti a basse o zero emissioni e alla sostituzione di mezzi di trasporto con quelli a impatto ambientale più basso o nullo.

### ***Criticità del ruolo di ART e AGCOM***

Infine, resta tuttora aperta la questione del perimetro regolatorio e della contribuzione ART, oggetto di ripetuti ricorsi al TAR, aspettando fiduciosi l'attuazione dell'ordine del giorno che impegna il Governo a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione anche ad altre attività di trasporto e logistica delle merci.

Più in generale, va affrontato il tema del finanziamento delle Authority, che coinvolge anche l'AGCOM, l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, di cui vanno spiegati i cospicui avanzi di gestione e l'assenza di programmazione dell'attività regolatoria da finanziare.

## **CONTESTO INTERNAZIONALE E RESILIENZA DEL SISTEMA LOGISTICO**

Andamenti economici e settoriali 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.

Da sempre, ma ancor più in questi anni, stiamo però subendo gli effetti di fenomeni sistemici, che hanno cambiato e continuano a cambiare la geografia economica mondiale, con impatti che si propagano in modo diffuso e spesso rilevante e specifico in alcuni ambiti politici, economici, sociali e territoriali.

Negli ultimi cinque anni abbiamo subito gli effetti di eventi come la pandemia, il conflitto in Ucraina e quello israelo-palestinese, che hanno modificato e continuano a modificare gli equilibri economici, da quelli globali a quelli locali. Non si tratta più di eventi eccezionali, data la loro frequenza, ma stanno ponendo una serie di questioni strategiche su cui riflettere.

I cambiamenti indotti sulle catene del valore sono ancora lenti e non presentano rilevanti evidenze, ma alcuni fatti stanno già avvenendo e bisogna considerarli,

riguardanti la maggiore resilienza delle catene di approvvigionamento, la rilocalizzazione della produzione, la riduzione delle dipendenze strategiche, il rilancio della politica industriale, la ricerca di nuovi e più sicuri partenariati economici, ma anche maggiori restrizioni commerciali, che possono degenerare verso una vera e propria guerra dei dazi, acuita dai possibili effetti delle recenti elezioni presidenziali negli USA.

Il sistema dei trasporti e della logistica mondiale nel suo complesso si è finora dimostrato abbastanza resiliente nel mantenere la continuità degli scambi, molto meno relativamente a costi, qualità e affidabilità del servizio, e ciò richiede una seria riflessione congiunta da parte dei Governi, nazionali ed europeo, e di tutti gli *stakeholders*.

Sussiste ormai un tema di “fragilità logistica” europea e nazionale, che va affrontata e posta al centro dell’agenda politica. Il nostro sistema infrastrutturale risente di una ridotta resilienza, perché richiede importanti programmi di manutenzione straordinaria e rinnovo, in parte già in corso grazie ai finanziamenti dei fondi del PNRR e delle TEN-T e della programmazione europea e nazionale. I lavori possono avere un impatto negativo nel breve termine e vanno visti come investimenti per il futuro; in questa fase di transizione le imprese vanno quindi supportate per evitare il rischio che, quando la rete sarà pienamente operativa, non ci saranno più operatori.

Due grandi linee di azione si stanno affermando nelle politiche economiche: da un lato, le risposte ai continui cambiamenti economici e, dall’altro, gli adeguamenti infrastrutturali sulle grandi rotte esistenti e sulla possibile apertura di nuove.

Una risposta ai cambiamenti economici può sicuramente realizzarsi con una maggiore regionalizzazione degli scambi, con paesi vicini e geopoliticamente affini, in cui il Mediterraneo può acquisire una nuova centralità logistica, con nuove rotte commerciali e di approvvigionamento. Ma i nuovi corridoi logistici e nuove infrastrutture devono essere coerenti coi requisiti di sostenibilità ed efficienza economica, non solo di affinità geopolitica. È necessario un maggior equilibrio tra sicurezza e libero scambio.

Per la competitività economica è fondamentale lo sviluppo delle infrastrutture e la protezione di quelle essenziali (autostrade, ferrovie, porti e aeroporti), per ridurre i rischi di interruzione, pur a fronte di rilevanti vincoli finanziari.

Sotto il profilo regolatorio, non ci sembrano adeguatamente valutate a livello europeo e nazionale misure come il CBAM (adeguamento del carbonio alle frontiere) e l'ETS e, più in generale, i percorsi di decarbonizzazione del Green Deal, che richiedono un adeguamento della decarbonizzazione della produzione industriale e logistica. Sono strumenti che presentano anche rischi elevati di trasferimento modale verso il trasporto stradale o verso portualità extra-UE con standard ambientali più bassi, vanificando un percorso di decarbonizzazione che necessita di gradualità e prudenza.

Non stiamo andando incontro alla fine della globalizzazione, ma verso l'avvio di una nuova forma di globalizzazione forse con più contrappesi (dazi) per bilanciare le eccessive dipendenze strategiche, non più sostenibili al crescere di *shock* e tensioni internazionali.

Col cambiamento delle catene del valore, la delocalizzazione e la regionalizzazione industriale di produzioni strategiche, connessioni globali e reti logistiche restano essenziali alla rilettura delle strategie commerciali verso mercati a minor rischio geopolitico, ma dotate di infrastrutture affidabili e più vicine ai mercati finali.

Di fronte a cambiamenti così rilevanti e complessi va ripensata la *governance* e la capacità di intervento a livello europeo e nazionale, ma soprattutto la visione strategica e il controllo, coi quali agire in modo efficace di fronte alle sfide a cui è chiamata la nostra economia e, soprattutto, il nostro sistema logistico.

Se ci sono economie sane non c'è il rischio di marginalizzazione, ma occorre puntare su agilità, reattività e competitività del sistema logistico-infrastrutturale attraverso la sua pianificazione, regolamentazione e *governance*, ma è necessario anche "diversificare" la risposta economica agli eventi, integrando le politiche industriali, commerciali e regolatorie.