

#Coronavirus: Laghezza, subito una maxi operazione di credito per le imprese di logistica e autotrasporto

(FERPRESS) – Roma, 1 APR – In questi giorni il Paese sta avendo forse per la prima volta la consapevolezza del ruolo essenziale che logistica e trasporto svolgono per il funzionamento e la tenuta del sistema Italia. Se è paradossale che ciò avvenga solo a causa di un'emergenza così drammatica, tuttavia scaturisce una constatazione inoppugnabile: senza logistica e senza autotrasporto il sistema Paese, la sua economia, i suoi rifornimenti, la distribuzione anche dei beni essenziali, collassano. E per queste imprese va somministrata immediatamente una terapia d'urto finanziaria.

A sottolinearlo fornendo una chiave di lettura del tutto innovativa, è Alessandro Laghezza, uno dei più noti imprenditori italiani del settore logistico e spedizionieristico e presidente di Confetra Liguria e della sezione logistica di Confindustria La Spezia.

“Proprio la consapevolezza del ruolo e di funzioni strategiche – afferma Laghezza – stanno mettendo a nudo la fragilità strutturale di un settore, che specie per quanto attiene l'autotrasporto e la miriade di imprese che lo caratterizzano, è sottocapitalizzato e non in grado di sostenere un'emergenza come è quella che incombe sul Paese”.

“Se crolla la catena logistica – sottolinea Laghezza – collassa l'intero apparato produttivo e distributivo del Paese, compromettendo in anticipo qualsiasi anche ipotetica prospettiva di ripresa post emergenza virus”.

Non è quindi urgente; è inderogabile trovare una soluzione per decine di migliaia di imprese di trasporto, quasi tutte medio-piccole e familiari, ma anche per le migliaia di imprese del settore delle spedizioni e della logistica. Per queste imprese, alle prese oggi con notevoli difficoltà operative e con un forte calo di attività, che arriva in questo momento al 70 per cento, la liquidità promessa dal Governo attraverso il Decreto Cura Italia rischia di arrivare troppo tardi o di non arrivare proprio, visto il margine di discrezionalità lasciato al sistema bancario. Ma soprattutto il paracetamolo finanziario non potrà comunque curare la malattia, ossia bilanci 2020 in forte perdita, con conseguente erosione del capitale sociale e chiusura dell'attività. Un potenziale tsunami economico in arrivo subito dopo quello sanitario. È necessario quindi muoversi in varie direzioni, da quella immediata di supporto finanziario ed economico a quella altrettanto urgente di riduzione del costo del lavoro (agendo sul cuneo fiscale) per arrivare ad un progetto strategico di medio lungo termine che ponga logistica ed infrastrutture al centro di un grande piano di ricostruzione e rilancio del nostro Paese. In questa direzione vanno le proposte di Confetra al Governo, proposte che mi sento di sottoscrivere, sottolineando la necessità di procedure snelle e basate su autocertificazioni e controlli a posteriori piuttosto che sui soliti infiniti filtri burocratici.

Come primo intervento occorre quindi pensare ad un meccanismo di finanziamento e supporto alle imprese innovativo, che ad un prestito erogato automaticamente sulla base di semplici parametri affianchi necessariamente una componente a fondo perduto o in conto capitale. Il meccanismo che propongo per le imprese della logistica è il seguente: anticipo immediato senza oneri del 50% delle fatture non pagate tramite CDP (proposta Confetra) o, in alternativa e per le PMI, prestito automatico immediato erogato o garantito dallo Stato pari al 10 per cento del fatturato dell'anno 2019, con una componente a fondo perduto variabile fra il 10 ed il 20 per cento del prestito stesso in base alle dimensioni e alla tipologia dell'impresa. Un'azienda con 10 milioni di fatturato si troverebbe quindi a ricevere liquidità immediata per un milione, del quali dovrebbe restituire nella migliore delle ipotesi, in un tempo non inferiore a un anno e con rate triennali, l'80 per cento, ossia 800.000 euro. La differenza, ossia 200.000 euro, resterebbe come contributo in conto capitale, a copertura almeno parziale delle perdite maturate nell'anno, fatta salva la possibilità di un maggior ristoro per le imprese più colpite, sulla base dell'effettivo calo di fatturato riscontrato a fine 2020. È chiaro che un meccanismo del genere non può essere affidato al solo sistema bancario, che ne può essere veicolo, ma l'intervento deve essere diretto dello Stato, o delle sue emanazioni CDP/Invitalia. Per una volta si tratta di invertire la direzione del rubinetto che normalmente trasferisce danaro dalle imprese allo Stato e indirizzarlo dallo Stato direttamente alle imprese. Per le imprese di autotrasporto l'erogazione del contributo dovrebbe essere accompagnata da ulteriori meccanismi di stimolo, atte ad incentivare la capitalizzazione delle imprese ed i processi di aggregazione societaria o operativa. Un'operazione dal costo di alcuni miliardi ma assolutamente necessaria per la sopravvivenza ed il rilancio di un settore che vale nel suo complesso il

9 per cento del PIL italiano ed è strumento essenziale per altri 30 punti di PIL, quanto ne vale l'export made in Italy.