

Messaggio

numero

7728

data

16 ottobre 2019

Dipartimento

FINANZE E ECONOMIA

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 21 gennaio 2019 presentata da Matteo Pronzini “Logistica: necessaria un’analisi approfondita”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione in esame chiede di incaricare l'Osservatorio dello sviluppo territoriale di svolgere uno studio sull'impatto socioeconomico del settore della logistica.

Osserviamo che il Consiglio di Stato, grazie agli studi disponibili nonché alle regolari pubblicazioni dell'Ufficio cantonale di statistica (Ustat), si tiene costantemente aggiornato sull'andamento congiunturale dei vari settori economici. I documenti dell'Ustat sono facilmente accessibili sul sito www.ti.ch/ustat e gli aggiornamenti comunicati attraverso le [news](#) oppure l'apposita Newsletter.

Nello specifico, la pubblicazione “*I comparti economici: struttura ed evoluzione del tessuto economico ticinese*”, recentemente aggiornata e [disponibile qui](#), offre una descrizione dello stato e dell'evoluzione dell'economia cantonale a partire dai primi anni duemila, attraverso un'analisi disaggregata dei rami economici che la compongono. Il documento è una raccolta di schede, basate su un'ampia gamma di dati della statistica pubblica, con grafici, tabelle e un commento che ne agevola la lettura.

A pagina 44 e 45 del documento appena citato, è disponibile un quadro esaustivo del settore del “trasporto e magazzinaggio”, che riguarda proprio le aziende classificate sotto i numeri NOGA 49-53 utilizzati anche nello studio dell'OST “*Nuove geografie della logistica nel Cantone Ticino*” (cfr. tabella 1.1, pag. 5) a cui si riferisce la mozione in oggetto. La scheda dell'Ustat – disponibile anche per molti altri comparti economici – illustra dati su aziende, addetti, sottogruppi di attività, salari mediani, livello di formazione, frontalieri e disoccupati iscritti.

Accanto a queste cifre, segnaliamo inoltre che il gettito fiscale complessivo (imposta federale, cantonale e comunale) generato dalle aziende di questo settore ai fini dell'imposta sull'utile, sul capitale e immobiliare delle persone giuridiche ammonta – tenuto conto delle più recenti tassazioni emesse¹ - a 19.9 milioni di franchi.

¹ La cifra si riferisce prevalentemente alle tassazioni 2017. Per i contribuenti non ancora tassati per tale periodo fiscale, sono stati utilizzati i dati relativi alle ultime tassazioni cresciute in giudicato.

Questa ampia e dettagliata panoramica del settore, pubblicamente disponibile, soddisfa pertanto quanto richiesto nella mozione. Ricordiamo, in generale, che l'elaborazione di specifici approfondimenti deve essere sempre effettuata ponderando i costi e i benefici, nel rispetto della complessità delle analisi e del conseguente investimento, interno o esterno, di risorse finanziarie e umane.

Il Consiglio di Stato invita conseguentemente il Parlamento a ritenere evasa la mozione in oggetto.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Christian Vitta

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Allegata: Mozione 21 gennaio 2019

MOZIONE

Logistica: necessaria un'analisi approfondita

del 21 gennaio 2018

In Ticino ci sono almeno due tipi di logistica: una principalmente dedicata al contesto locale, di servizio alle imprese sul territorio, e una invece più legata ai flussi internazionali, di più recente insediamento e che tende a localizzarsi nelle aree meglio collegate al sistema autostradale, secondo uno studio dell'Osservatorio dello sviluppo territoriale².

Quest'ultimo tipo aziende si è sviluppato negli ultimi anni per svolgere attività di sdoganamento delle merci in entrata e in uscita dall'area metropolitana di Milano. Si tratta di aziende che dispongono di ingenti mezzi finanziari, necessitano di aree molto più vaste rispetto alla logistica tradizionale, con un consumo di suolo per posto di lavoro molto elevato, e che svolgono attività molto specializzate, senza reali contatti con le aziende locali. Il caso più conosciuto è quello della logistica legata alla moda, che si è sviluppata a partire dall'inizio degli anni 2000.

L'arrivo di queste imprese legate all'hub logistico milanese *«in alcuni casi provoca una pressione sul mercato fondiario e può quindi dar luogo fenomeni speculativi sui prezzi dei terreni. Infatti le nuove aziende di logistica paiono in grado di offrire prezzi più elevati, a volte fuori mercato, rispetto a ciò che può offrire l'imprenditore locale»*.

Inoltre *«la rapida crescita di queste attività comporta un uso del suolo non indifferente, quindi indirettamente costi aggiuntivi per i Comuni coinvolti (anche soltanto in termini di infrastrutture e di opere di urbanizzazione), non sempre compensabili con le imposte pagate da queste aziende (in ragione del numero esiguo di addetti, ma anche della ramificazione nazionale e internazionale in cui si inseriscono)»*, afferma lo studio che si concludeva invitando a **monitorare meglio queste attività e a riflettere ad eventuali misure di contenimento**.

In sei anni il Cantone non ha ritenuto necessario seguire il consiglio degli esperti. Quest'anno l'Osservatorio dello sviluppo territoriale ha pubblicato lo studio "Nuove geografie della logistica in Ticino" da cui emerge che la situazione si è ulteriormente aggravata. La maggior parte delle imprese logistiche (segnatamente quelle organizzate sotto la forma di Holding con più specializzazioni nei servizi ai trasporti) non hanno relazioni con il territorio in cui sono insediate e non sono inserite in dinamiche di cluster.

«Così ad esempio, per un trasporto tra l'Italia e la Germania, un operatore basato in Ticino può far capo ad aziende di trasporti stradali situate in paesi UE dell'Est europeo, come la Lituania o la Romania (i cui costi sono verosimilmente inferiori a quelli dei trasportatori svizzeri, italiani o tedeschi). Abbiamo pure potuto osservare quanto è facile per una azienda (anche di grandi dimensioni) spostarsi da un impianto all'altro, aprire o chiudere una piattaforma in funzione delle circostanze congiunturali. Per le imprese logistiche situate presso la frontiera e che operano su flussi transfrontalieri, i valori determinanti sono il cambio franco-euro e le questioni fiscali. Variazioni dei cambi (un rafforzamento del franco svizzero rispetto all'Euro) o delle politiche tributarie potrebbero così scatenare un rapido processo di delocalizzazione», si legge nello studio.

Gli esempi più lampanti sono quelli di Armani e della LGI: la prima è tornata in Italia in fretta e furia dopo aver raggiunto un accordo con le autorità fiscali italiane, la seconda ha delocalizzato a seguito di un'inchiesta della procura di Milano per evasione fiscale.

Nello studio del 2018 gli esperti hanno nuovamente formulato un auspicio:

«Il presente contributo può quindi essere completato e valorizzato attraverso uno studio socioeconomico del settore che comprenda

- a) una valutazione rigorosa delle ricadute fiscali dell'insediamento delle aziende logistiche e*
- b) una indagine sulle condizioni di lavoro del settore, segnatamente per quanto attiene alle specializzazioni, alle retribuzioni e alla provenienza dei lavoratori»*.

² Attività economiche e uso del suolo nel Cantone Ticino 2000 – 2010.

Con la presente mozione chiediamo quindi di incaricare l'Osservatorio dello sviluppo territoriale di svolgere un simile studio, tenendo conto anche degli sviluppi più recenti e delle possibili implicazioni degli standard BEPS contro l'erosione della base fiscale e il trasferimento degli utili, sapendo che né i marchi né il design potranno esseri inclusi nei patent box. Occorrerà prendere in conto anche i costi esterni causati da queste imprese per valutare il reale apporto al territorio.

Matteo Pronzini