

SPECIALE TRASPORTI E LOGISTICA

LE SFIDE DEL SETTORE DOPO LA PANDEMIA

Ora l'Italia riparta dalla Logistica sfruttando l'aiuto dei fondi Ue

Il sistema ha già 40 snodi strategici, ma servono grandi opere come il Terzo Valico e l'alta velocità Bari-Napoli

Ranieri d'Ascanio

Il sistema della logistica italiana può contare su 16 autorità di sistema portuale e 24 interporti. Si tratta di 40 nodi fondamentali per il trasporto degli scambi commerciali del Paese. In volumi il 57,4% dell'import avviene via mare e il 22,9% via strada. Anche durante il lockdown la logistica ha continuato a operare, seppur con una contrazione del traffico stimata mediamente attorno al 20% dei volumi trasportati. Il comparto prevede per l'intero 2020 un calo di circa 80 milioni di tonnellate merci movimentate in entrata e in uscita. Se le previsioni dovessero essere confermate, gli 85 miliardi di fatturato del comparto nel 2019 subirebbero un'analoga flessione.

Ma ora l'Italia ha dinanzi a sé una sfida importante da vincere: sfruttare al meglio i 209 miliardi di euro del Recovery Plan per ripensare i fondamentali economici e produttivi, modernizzando la struttura amministrativa del Paese e la sua dotazione infrastrutturale. Opere necessarie come il Terzo Valico, la Torino-Lione, l'alta velocità Napoli-Bari, l'autostrada Asti-Cuneo, nonché il potenziamento di hub portuali ed aeroportuali merci, devono diventare realtà e non resta-

re più sulla carta come accaduto nell'ultimo trentennio. Il gap logistico del Paese costa, infatti, 70 miliardi di euro l'anno: gli oneri burocratici e i ritardi digitali pesano per circa 30 miliardi di euro su quel po-

co commendevole totale.

Ecco perché il settore ha chiesto in più occasione alle istituzioni di varare una politica complessiva per la logistica

IN RITARDO

Il gap costa 70 miliardi l'anno al nostro Paese Il freno della burocrazia

creando un quadro normativo e regolatorio che aiuti e sostenga il trasporto di merci e passeggeri. In Italia si contano 133 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni solo per i controlli merce in ambito portuale. Se si estende l'analisi all'autotrasporto, agli interpor-

ti, ai magazzini e al comparto cargo ferroviario ed aereo si raggiunge la somma di oltre 450 procedimenti amministrativi (che riguardano sia merci

che vettori) in capo a 35 pubbliche amministrazioni diverse e non coordinate tra loro. Tutto questo accade in un'epoca nella quale il tempo di tra-

sferimento delle merci è il fattore competitivo più rilevante.

Come molti altri settori produttivi anche la logistica è specchio della vocazione al «contenimento» delle dimensioni aziendali. Delle circa 90mila imprese logistiche italiane oltre l'85% ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti di media. La presenza di molte aziende multinazionali straniere apporta valo-

re e competitività al sistema economico, facendo da volano alla crescita del sistema. Ma proprio perché tutto il mondo sta vivendo una situazione straordinaria, è necessario che il made in Italy della logistica sia aiutato a crescere e a consolidarsi attraverso una politica economica e fiscale adeguata. La promessa di un ulteriore taglio del cuneo fiscale sul lavoro è stata accolta favorevolmente dalle imprese del settore in quanto le aiuterebbe ad «alleggerire» il conto economico in una fase delicata di transizione. Analogamente fondamentale è l'ulteriore miglioramento del clima delle relazioni industriali per la stesura di un contratto nazionale unico per spedizioni e logistica. Ultimo ma non meno importante è la realizzazione di un sistema chiaro di incentivi agli investimenti innovativi e alla formazione.





90mila

Le imprese logistiche italiane, di cui oltre l'85% ha meno di 5 milioni di ricavi e meno di 10 addetti

SFIDE

I cantieri della Tav sono un passo per rendere il nostro Paese più efficiente