



«La logistica è prioritaria, serve svolta Industria 4.0»

Assemblea Confetra

Allarme di Nicolini sui nodi che ostacolano l'efficienza dei sistemi di trasporto

Servono campioni nazionali per presidiare gli interessi del Paese sui mercati globali

Marco Morino

«Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica». Guido Nicolini, presidente di Confetra (la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che quest'anno festeggia i 75 anni), approfitta dell'assemblea annuale dell'associazione, svoltasi ieri a Roma, per lanciare un appello alle forze politiche: oggi più che mai serve una politica industriale per la logistica, una logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Dice Nicolini: «Non chiediamo sussidi. Non ci interessa sopravvivere. Chiediamo incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo e sostenibile delle nostre imprese». In un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenta un aspetto fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio interna-

zionale e sui mercati globali.

Mancano degli autentici campioni logistici nazionali, che sappiamo reggere il confronto su scala globale e presidiare al meglio gli interessi economici del Paese. Si pensi alla Germania che schiera Db Schenker nel cargo ferroviario, il corriere espresso Dhl nelle spedizioni su strada e per via aerea, Eurokai nei terminal portuali, Hapag Lloyd come grande shipping line globale, Lufthansa Cargo leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale di quel Paese non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell'economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio e asset strategico nazionale. Si pensi alla Francia con la compagnia di navigazione Cga-Cma, al gruppo danese Dsv (terzo spedizioniere al mondo), ai cinesi di Cosco. Non a caso l'Italia è solo 19esima nel Logistic performance index della Banca Mondiale (prima di noi, Germania, Francia, Belgio, Regno Unito, Austria).

Spiega in sostanza Nicolini: senza la costruzione di un ambiente favorevole alla logistica, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Oc-

corre semplificare il quadro regolatorio che sovraindebolisce le attività di trasporto merci, potenziare i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari), promuovere l'intermodalità, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, un milione di addetti e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del Pil del Paese. Spesso si tende a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. In realtà non è così.

C'è da risolvere un problema dimensionale gigantesco. Circa l'85% delle imprese ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la transizione digitale rischia di essere un miraggio. Così come serve una vera transizione burocratica, prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Afferma Nicolini: «Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno sportello unico dei controlli, non solo doganali». Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, presente ai lavori, garantisce l'impegno del governo: «Entro la prossima primavera puntiamo a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi che frenano il settore, per accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento».



175 ANNI DI CONFETRA
 Il presidente di Confetra, Guido Nicolini: l'associazione è nata nel 1946