

«Poche infrastrutture e troppa burocrazia i limiti della logistica italiana» / INTERVISTA

«L'ingresso in forza di grandi player marittimi anche nella logistica di terra, a partire dai terminal portuali per passare alle spedizioni e arrivare sino alla gestione dei terminal interportuali, potrebbe imprimere una spinta positiva decisiva».

OTTOBRE 19, 2019

CONDIVIDI



«PARLARE dello stato di salute della logistica italiana - dice **il presidente di Assarmatori, Stefano Messina** - è certamente difficile. Non si tratta di un settore omogeneo o valutabile complessivamente: esiste una logistica delle infrastrutture e certo questa è carente e del tutto inadeguata rispetto alla domanda di efficienza del mercato. C'è poi una logistica degli operatori che vede emergere, come già accaduto sul mare, un effetto concentrazione in grandi gruppi, con effetti ancora da prevedere sugli anelli deboli della catena logistica. Ma c'è pure una logistica organizzativa che risente pesantemente dei vincoli burocratici e anche di una mancata standardizzazione almeno a

livello europeo ad esempio dei controlli. Per non parlare delle vere e proprie incongruenze».

Quali?

«Faccio l'esempio delle Zes: le zone economiche speciali dovrebbero rilanciare l'economia nelle aree depresse, soprattutto nel Meridione, agevolando con crediti d'imposta gli investimenti produttivi nella zona individuata, che necessariamente, per legge, deve comprendere un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (Ten-T). Ebbene, dai benefici sono state escluse proprio le aziende che fanno attività di trasporto, ma quel che è peggio è che un piccolo tranello burocratico ne esclude anche altre, quelle che svolgono le più tipiche attività portuali gestendo magazzini di custodia e deposito ed occupandosi di movimento merci. A queste imprese, infatti, è stato attribuito lo stesso codice Ateco delle aziende di trasporto il che rende impossibile attivare la procedura telematica indispensabile per vedersi riconosciuto il diritto al credito d'imposta da parte dell'Agenzia delle Entrate. Nel frattempo, nel resto del mondo sono operative circa 4.500 Zes, con un grande impatto sulla crescita economica delle rispettive aree. In Polonia, per citare un caso europeo, hanno già prodotto circa 300mila nuovi posti di lavoro».

Cosa serve per migliorare i collegamenti porti-retroporti?

«Tropo facile rispondere che servono linee ferroviarie efficienti e dedicate al traffico merci. E forse, con la sola eccezione del porto di Trieste, i collegamenti fra porti e retroporti ma, direi anche, i collegamenti fra porti e mercati di riferimento denunciano ritardi infrastrutturali incolmabili. Basti pensare al Terzo valico, progettato oltre un secolo addietro. O alla ferrovia Pontremolese per comprendere come anche porti votati alla logistica ferroviaria debbano scontare l'inadeguatezza del sistema».

La circolazione delle merci, negli ultimi anni in Italia, è migliorata oppure pesa ancora la mancanza di infrastrutture adeguate?

«Inevitabilmente dobbiamo ripeterci. Le infrastrutture sono inadeguate, la pressione burocratica è eccessiva e gli sforzi di razionalizzazione ed efficientamento condotti dagli operatori incontrano ostacoli invalicabili. Ma ciò impone una riflessione ulteriore: l'ingresso in forza di grandi player marittimi anche nella logistica di terra, a partire dai terminal portuali per passare alle spedizioni e arrivare sino alla gestione dei terminal interportuali, potrebbe imprimere una spinta positiva decisiva».

Ci sono stati benefici nella movimentazione delle merci dovuti a un sempre più spinto sviluppo informatico? Se sì, quali?

«Certo che ci sono stati, ma non si può non ricordare come il nostro Paese parli da oltre quindici anni di sportello unico doganale o di una razionalizzazione dei controlli e su questi fronti abbia combinato ben poco».

Qual è, guardando gli altri porti europei, il grado di sviluppo della logistica italiana?

«L'Italia, anche dal punto di vista orografico e da quello della parcellizzazione dei centri produttivi su tutto il territorio, è un Paese logisticamente complesso. Il paradosso è rappresentato dal fatto che mentre altri Paesi hanno investito con

forza sulla fluidificazione logistica pur contando su infrastrutture avanzate e grandi spazi in pianura, l'Italia, partita con l'handicap, sia stata per decenni assente dal dibattito sul sistema logistico».