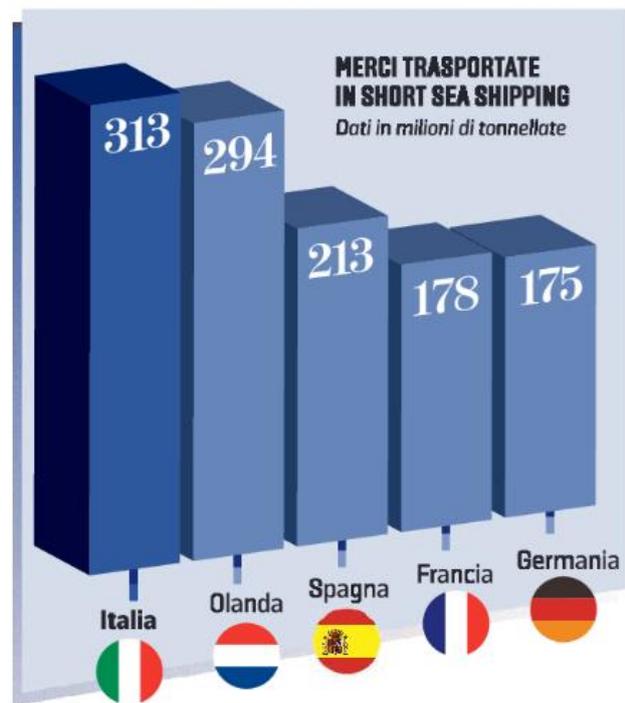


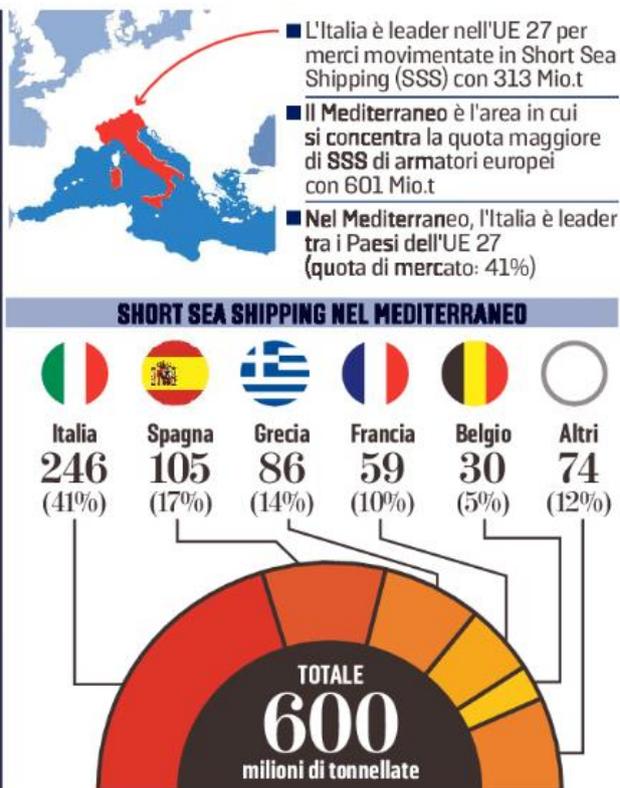
LA RETE DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

Cascetta: << Logistica, rivedere i sostegni >>

I volumi di traffico



Fonte: SRM su dati Eurostat



Le imprese di logistica e di trasporto merci hanno garantito servizi essenziali di approvvigionamento e distribuzione durante tutta la crisi del coronavirus: «Sono il sistema circolatorio dell'industria e dei consumi del Paese - commenta Ennio Cascetta, amministratore unico di Rete autostrade mediterranee (Ram), la società del ministero dei Trasporti che gestisce il sistema degli incentivi alla logistica - un sistema che però soffre delle stesse difficoltà di tutti i settori produttivi» in questo momento: contrazione della domanda, carenza di liquidità, difficoltà di accesso al credito, complessa organizzazione del lavoro per distanziamento sociale. Ma «la crisi di questi mesi ha mostrato che l'Italia non può fare a meno di logistica: il rischio concreto è che - segnala Cascetta - in periodi di crisi, gestori di infrastrutture e vettori non siano in grado di garantire servizi di trasporto non più redditivi per cali di domanda, rendendo ancora più problematica la tenuta sociale del Paese e l'eventuale ripresa». Cosa serve quindi? «In condizioni di domanda scarsa - risponde Cascetta - bisogna salvaguardare le imprese del settore, e garantire i servizi strategici divenuti insostenibili dal punto di vista economico, con una politica snella e realistica. Bisogna far presto - avverte Cascetta -: l'Ue ha già reso più snelle e flessibili le procedure in materia di aiuti di Stato, e alcuni Paesi stanno già cogliendo l'opportunità sostenendo le loro imprese di logistica e trasporto, col rischio di ridurre ancora la competitività dei vettori italiani. La politica di settore va disegnata con uno slogan semplice: logistica efficiente per l'economia, ma resiliente per adattarsi a crisi e

cambiamenti strutturali per un futuro che permane di grande incertezza». Nel breve periodo, è il ragionamento, sono quindi necessarie iniziative strutturate per l'intero comparto logistica e trasporto merci: «La più urgente è l'avvio di un "logistics recovery program" per le imprese di trasporto nazionali, basato su azioni in grado di immettere liquidità immediata nel sistema, utilizzando rapidamente le risorse pubbliche già iscritte a bilancio. Serve poi rimettere in moto un sistema di incentivi e una maggiore semplificazione per garantire il sistema e poter essere adeguatamente competitivi». A livello più strategico, «pensare resiliente significa definire un livello di servizio logistico minimo sulle infrastrutture strategiche, definite nella programmazione di Connettere l'Italia, in modo da garantire i collegamenti fra le diverse aree del Paese e con l'estero». In pratica, «occorre superare la dicotomia tra resilienza ed efficienza, e puntare piuttosto ad un'efficienza resiliente, tutelando le imprese che operano nel mercato o per il mercato (titolari di concessioni pubbliche) da crisi imprevedibili». Gli operatori d'altro canto sono fiduciosi e confermano i loro programmi, un esempio arriva da Gnv, una delle principali compagnie che operano sulle Autostrade del mare: «Le autostrade del mare sono un'infrastruttura strategica per il Paese. Noi prevediamo di investire un miliardo di euro nei prossimi 10 anni per garantire i collegamenti quotidiani con la Sicilia e i porti dell'arco tirrenico: la stessa cifra è appena sufficiente a costruire circa 30 chilometri di rete autostradale» ricorda Matteo Catani, ceo di Gnv e presidente tavolo tecnico cabotaggio di Assarmatori.