

**CONFINDUSTRIA****«Industria e logistica****unite per la competitività»**

La logistica è una priorità per il Paese. Lo afferma il documento «Industria e logistica insieme per la competitività del Paese» presentato ieri a Roma da Confindustria. — a pagina 5

# «Industria e logistica insieme per la competitività del Paese»

**Trasporti.** Confindustria: la distribuzione delle merci non va considerata solo un costo ma come fattore di sviluppo. Portare a 200 milioni l'anno la dote finanziaria per Marebonus e Ferrobonus



**L'Italia è solo al 19esimo posto nella classifica del Logistic Performance Index elaborato dalla Banca Mondiale**

**Marco Morino**

La logistica, cioè il complesso delle attività legate al trasporto e alla distribuzione delle merci per via terrestre (strada e ferrovia), marittima e aerea, va considerata una priorità per lo sviluppo e il benessere del Paese. Al pari dell'industria, che già riveste un ruolo centrale per la crescita dell'economia. Lo dice a chiare lettere il documento su industria, trasporti, logistica e infrastrutture che Confindustria ha presentato ieri, a Roma, con un titolo eloquente: **industria e logistica insieme per la competitività del Paese**. Dove la parola chiave è **insieme**. Secondo Confindustria, la logistica vale l'8,2% del Pil italiano e occupa circa un milione e 400mila addetti. Tuttavia, nota Guido Ottolenghi, presidente Gruppo tecnico logistica e trasporti di Confindustria, «l'Italia risulta solo al 19° posto nella classifica mondiale del Logistic Performance Index, elaborato dalla Banca Mondiale. Una posizione troppo bassa, che non rende giustizia al peso e alla qualità del suo sistema industriale, ma che è frutto delle troppe inefficienze e della frammentazione che ancora penalizzano l'offerta logistica». Germania, Olanda e Belgio sono invece tra i primi sei Paesi in classifica. Aggiunge Ottolenghi: «Occorre uscire dall'ottica secondo cui logistica e trasporti sono considerati solo come un costo e non come un asset competitivo su cui far leva».

È sufficiente ripensare a quanto accaduto la scorsa estate con l'emergenza ai valichi alpini (Frejus, Monte Bianco, Gottardo, Brennero) per comprendere quanto sia cruciale e al

tempo stesso fragile il sistema logistico italiano e quanto la logistica condizioni la qualità della vita di tutta la nazione. Oppure a quanto sta accadendo in questi giorni con la crisi del Mar Rosso e lo stop ai transiti delle grandi navi portacontainer dal canale di Suez. Una crisi che potrebbe tagliare fuori i principali porti italiani (Genova, Trieste) dalle rotte asiatiche a tutto vantaggio degli scali del Nord Europa. Attraverso l'alleanza tra industria e logistica l'Italia può invece affermarsi come ponte tra il Nord Europa e il bacino del Mediterraneo. Il Pnrr è l'occasione per imboccare questa direzione; il rischio, non sfruttando tale opportunità, è quello di vedere la logistica nazionale marginalizzata nel contesto euro-mediterraneo. Con gravi ripercussioni sul sistema industriale, tenuto conto della forte vocazione all'export del settore manifatturiero, che esige un sistema logistico robusto per promuovere e affermare il made in Italy sui mercati mondiali ma anche per garantire gli approvvigionamenti e le forniture all'industria nazionale di trasformazione.

Nello specifico, in Italia è nettamente preponderante la logistica orientata alla distribuzione, con prevalenza di aziende di autotrasporto e spedizionieri. Inoltre, rispetto agli altri Paesi europei, la componente stradale è molto forte, a scapito per esempio della ferrovia. Al contrario, la Commissione europea punta a trasferire, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada su distanze superiori a 300 chilometri verso la rotaia e più del 50% entro il 2050. In questo scenario, un ruolo decisivo è affidato all'intermodalità. Attualmente però, nota Confindustria, il trasporto intermodale in Italia è ancora poco performante e va reso più

appetibile per gli utilizzatori. A partire dalla dotazione finanziaria degli incentivi pubblici Ferrobonus e Marebonus, rispettivamente gli incentivi al trasporto combinato strada-rotaia e strada-mare.

Per rendere realmente efficace il Marebonus, che ora si chiama Sea modal shift, gli stanziamenti dovrebbero essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno per i prossimi 5 anni. Per il vecchio Marebonus erano stati stanziati circa 160 milioni di euro per i tre anni di durata dell'incentivo. Discorso analogo per il Ferrobonus: anche in questo caso, suggerisce Confindustria, l'incentivo dovrebbe disporre di una dotazione di 100 milioni l'anno fino a tutto il 2027. Quindi parliamo di una dotazione finanziaria minima di 200 milioni l'anno per Ferrobonus e Marebonus (100 milioni a incentivo). Ma gli incentivi da soli non bastano a far decollare l'intermodalità in Italia. Servono anche le infrastrutture: sono necessari investimenti per l'adeguamento della rete ferroviaria ai nuovi standard europei per treni merci lunghi 740 metri, con 2mila tonnellate di peso e sagome per trasportare semirimorchi con altezza di 4 metri. E sono altrettanto necessari investimenti nei terminal ferroviari per il trasbordo della merce dal Tir al treno e viceversa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**8,2%**  
03374**LA QUOTA SUL PIL**

Secondo Confindustria, la logistica è un settore che vale l'8,2% del Pil italiano e occupa circa un milione e 400mila addetti.

# Salvini agli imprenditori: «Siete l'Italia dei sì, sulle infrastrutture fatevi sentire»

## Il governo

**Il ministro al convegno: «Al G7 Trasporti di Milano ad aprile centrale il green»**

Questione valichi, il Ponte sullo Stretto e più in generale tutte le opere strategiche per le merci che sono in cantiere e che secondo il cronoprogramma saranno ultimate con orizzonte 2023. Il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini interviene a tutto campo e di fronte agli industriali riuniti in via dell'Astronomia al convegno sulla logistica, snocciola i pezzi pregiati della politica infrastrutturale del Paese. E chiude con un appello agli industriali. «Una richiesta invece la faccio, ogni tanto educatamente, in maniera

documentata, argomentata di alzare la voce», dice il ministro guardando la platea. E contrappone «l'Italia dei no che è minoranza» a «voi che rappresentate l'Italia che produce» e dunque «che garbatamente anche l'Italia dei sì si faccia sentire perché son convinto che siamo maggioranza». Perché spiega il ministro a conclusione del suo intervento «non chiedo che Confindustria intervenga sulle riforme istituzionali o sui temi dell'immigrazione, del terrorismo islamico» ma «che Confindustria intervenga quando c'è in ballo il futuro del Paese, quando c'è da progettare, finanziare, sviluppare un'infrastruttura».

Pochi minuti prima l'ormai consueta stoccata all'Austria per la vicenda dei contingentamenti degli attraversamenti. «Non è un problema solo dei camionisti, è un problema a cascata di tutto il settore produttivo e distributivo italiano». Salvini annuncia

di avere «ancora oggi sollecitato i colleghi degli affari europei che hanno da più di un mese in mano la lettera» di ricorso dell'Italia alla Corte Ue contro Vienna. «Conto che non a settimane ma a giorni venga formalizzata questa lettera», annuncia. L'Italia si prepara ad ospitare a Milano il G7 dei trasporti dall'11 al 13 aprile quando «il tema della sostenibilità e del green sarà assolutamente centrale».

Nella programmazione delle infrastrutture lo sguardo val lungo al 2032, «l'anno - dice Salvini - che porterà l'Italia nel futuro». Perché nel 2032 si concentreranno - secondo i programmi - le aperture della Torino-Lione, il tunnel del Brennero, la metro C di Roma e il Ponte sullo Stretto. «Non c'è un ponte sovranista - chiosa -. Anzi, questo è probabilmente il ponte più europeista della storia d'Europa».

— **F.La.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA