

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

De Ruvo: “Accompagnare la crescita dimensionale e competitiva della logistica nazionale”

Nicola Capuzzo · Saturday, December 31st, 2022

(Questo articolo rientra fra i contenuti pubblicati all'interno dell'inserto “Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2022 – CLICCA e LEGGI)

*Contributo a cura di Carlo De Ruvo **

** presidente Confeatra*

Nel 2022 è continuata la crescita del mercato della logistica che già nel 2021 aveva registrato una forte ripresa dei volumi. Le imprese esportatrici italiane e con esse le imprese che movimentano tali merci hanno reagito prontamente durante e dopo la pandemia facendo registrare per l’Italia, nei primi mesi dell’anno, tassi di crescita dell’export più sostenuti rispetto ad altre grandi economie comparabili. Purtroppo il conflitto russo-ucraino ha acuito alcune criticità già presenti a livello internazionale e che oggi creano grande preoccupazione e incertezza tra cui: vertiginoso aumento dei prezzi dei beni energetici con conseguente aumento dei costi operativi, rallentamenti nella catena logistica a livello internazionale e difficoltà a reperire energia e combustibili. A queste criticità contingenti si aggiungono problematiche strutturali quali in particolare il peso di una burocrazia opprimente, il nanismo imprenditoriale e la carenza di autisti e di macchinisti ferroviari.

Le risorse che il PNRR ha assegnato al MIT, pari a 62 miliardi di euro per mobilità, infrastrutture e logistica sostenibili, sono risorse ingenti che se ben impiegate potrebbero portare a un profondo cambiamento dell’offerta di trasporto in tutto il Paese attraverso la creazione di infrastrutture più moderne e sostenibili. Ma gli interventi infrastrutturali non bastano. Purtroppo al settore della logistica è riservata una minima parte dello stanziamento: infatti solamente 250 milioni sono destinati agli incentivi tecnologici e digitali, dei quali 190 direttamente alle imprese logistiche.

A nostro avviso il PNRR dovrebbe rappresentare non solo un programma di sviluppo economico che porta a una trasformazione economica e sociale ma anche un’occasione per accelerare i processi di semplificazione, la transizione ecologica e il superamento delle debolezze strutturali del Paese. Non più quindi solo misure “verticali” come ferrobonus, marebonus, rinnovo flotte, ma

anche misure volte ad accompagnare la crescita dimensionale e competitiva della logistica nazionale a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati.

In particolare per quanto riguarda la portualità i problemi di competitività dell'Italia rispetto all'estero risalgono ad una riforma portuale rimasta ancora per molti aspetti inattuata. Permane l'assenza storica di una strategia nazionale per la portualità, in particolare sull'individuazione dei porti di interesse nazionale che eviti la dispersione di risorse a pioggia e sui criteri di riferimento per gli investimenti infrastrutturali e per i piani regolatori dei porti che non possono rappresentare entità disconnesse dal funzionamento del sistema economico e sociale.

Per troppo tempo l'attenzione dell'opinione pubblica è stata posta quasi esclusivamente sulla necessità di aumentare l'offerta di infrastrutture a disposizione dei porti "lato mare", tralasciando gli altri elementi che li rendono competitivi: dalle regole che sovrintendono alla logistica alla qualità delle infrastrutture retroportuali; dalle caratteristiche delle concessioni per le attività che si svolgono nei porti alla cooperazione tra le autorità che sovrintendono al funzionamento dei porti; dall'esistenza di collegamenti con le grandi direttive di traffico terrestre alla digitalizzazione e semplificazione delle procedure di transito delle merci e di gestione di un sistema logistico integrato.

Proprio su quest'ultimo punto la nostra Confederazione ha sempre sollecitato e svolto un ruolo propulsivo per la piena operatività del SUDoCo al fine di ottimizzare e velocizzare i procedimenti amministrativi necessari allo sdoganamento delle merci. Dopo anni di inerzia si è giunti finalmente all'avvio concreto dello sportello a inizio 2022 e all'inizio dell'implementazione di tre moduli funzionali da parte di Agenzia Dogane e Monopoli. In particolare il porto di La Spezia ha iniziato già dall'8 novembre scorso la sperimentazione del modulo "Gestione controlli" atto a coordinare le richieste di controllo delle varie Amministrazioni interessate.

Nonostante i problemi atavici descritti i porti italiani nei primi otto mesi del 2022 hanno registrato una fase di espansione rispetto agli altri porti del Mediterraneo: relativamente al traffico container mentre Spagna, Grecia e Turchia arrivano a perdere fino a quasi il 10% e i porti nord europei fino al 4%, l'Italia ha registrato un aumento del 7% pur tuttavia con andamenti diversi tra i vari porti, con ottime prestazioni per Trieste, Venezia, Ravenna e Gioia Tauro, negative per Genova e La Spezia e decisamente pessime per Salerno.

Un accenno infine al cargo ferroviario, che in Italia rappresenta una quota del 13% a fronte della media europea ben più alta del 18%, che rischia di perdere ulteriori quote di mercato a causa del caro energia. Va risolta urgentemente la contraddizione secondo cui il settore ferroviario non è considerato energivoro; ciò non consente infatti agli operatori del settore, primi consumatori di energia elettrica, di accedere ai contributi spettanti alle società energivore.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

“Un anno di SHIPPING in ITALY”: online l'edizione 2022

This entry was posted on Saturday, December 31st, 2022 at 10:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.