



**CIDA**

Confederazione Italiana Dirigenti e Alte Professionalità

---

---

**CNEL**

**AUDIZIONE IN MATERIA DI LOGISTICA**

*13-02-2019*

---

## Premessa

E' fondamentale sottolineare come la crescita economica e le prestazioni logistiche sono inestricabilmente collegate. Le basi della prosperità futura sono i flussi correttamente funzionanti e connessi a livello globale. Per questo, abbiamo bisogno di un forte settore del trasporto merci e della logistica che organizza, coordina e sposta questi flussi di mobilità in sicurezza, rapidità ed efficienza.

In Italia il termine logistica ha faticato a trovare spazi nella giungla di interessi rappresentati dai diversi sistemi modali che hanno caratterizzato le recenti riforme intervenute con il Governo Berlusconi e con il Governo Renzi. In particolare la prima si caratterizzò per particolari abbracci al sistema del trasporto su gomma, la seconda focalizzandosi principalmente sulla portualità.

E' utile sottolineare come entrambe le riforme fossero caratterizzate nella loro enunciazione testuale dal termine logistica come un di cui... (Riforma dell'autotrasporto e della logistica, la prima; riforma della portualità e della logistica, la seconda).

Dunque il termine logistica seppur presente, risulta sempre subordinato alla modalità in voga del momento.

Non è un elemento marginale quanto sottolineato, in quanto non evidenzia una visione complessiva dell'articolato sistema che presidia lo spostamento di persone e merci.

Bene dunque l'approccio del CNEL che pone la logistica quale tema di analisi per lo sviluppo dell'economia del nostro Paese.

L'Italia è il secondo Paese manifatturiero d'Europa, siede tra i dieci grandi dell'economia globale, ma secondo il logistics world bank index il nostro Paese figura al 18° posto. Bisogna però sottolineare che nel 2008 eravamo in 27<sup>a</sup> posizione. Dunque le cose stanno migliorando.

Infrastrutture e trasporti sono due fattori sempre più determinanti per competere.

La tragedia di Genova ha acceso ancor più i riflettori su questo settore di cui dobbiamo riprendere in mano in fretta le linee di sviluppo per garantirci sicurezza e possibilità di crescita economica.

Urge quindi sbloccare opere ferme o addormentate da anni uscendo da inutili diatribe di parte e guardando, dati alla mano, a quello che serve davvero.

Gli scambi internazionali (import + export) dell'Italia sono cresciuti in valore e in quantità negli ultimi anni. Anche i dati parziali del 2018 confermano la crescita degli scambi internazionali italiani, seppure con percentuali inferiori rispetto al 2017.

Appare quindi necessario dare la priorità a investimenti adeguati a sostegno delle infrastrutture per le modalità di trasporto più utilizzate dai flussi in export, così da sostenere una ripresa trainata dalle performance esportative del Paese.

Vi è la necessità di perseguire l'obiettivo strategico di ottimizzare l'accessibilità del territorio nazionale ai mercati di produzione e consumo, e di sostenerne quindi la ripresa stabile, attraverso opportune scelte infrastrutturali: vi è ferma convinzione che una adeguata accessibilità interna e internazionale rappresenti la condizione necessaria per abilitare e sostenere il rilancio economico-produttivo del Paese.

### **Principali temi critici**

La logistica si muove su dimensioni globali e la frammentazione della nostra offerta per mancanza sostanziale di operatori ad elevata massa critica fa aumentare i costi complessivi della bolletta logistica nazionale.

L'ingresso di grandi operatori ha di fatto schiacciato verso il basso le tariffe imposte da un mercato che non ha avuto in Italia grandi evoluzioni in termini di ricerca e sviluppo di soluzioni innovative (industria 4.0), questo sta generando una rivisitazione progressiva dei costi interni, con particolare riferimento al costo del lavoro, ove pratiche oramai diffuse di vero e proprio caporalato si sta diffondendo sull'intera penisola, introducendo rischi concreti di ingressi di parti di malavita organizzata, soprattutto nel segmento dell'industria primaria e della distribuzione.

La non scelta degli hub di attracco dell'Italia in materia portuale ed aeroportuale fanno da corollario a questa situazione (Malpensa sebbene risulti per le merci, lo scalo di riferimento, di fatto non cattura più del 30% dei volumi nazionali a causa del suo posizionamento geografico e della lontananza dal baricentro logistico rappresentato dalla intersezione dei corridoi europei 1 e 5), mentre sul fronte portuale l'insistenza di politiche sul porto di Genova, piccolo per dimensioni infrastrutturali, consente di frastagliare l'offerta complessiva, rendendo vana una ordinata e coordinata attività intermodale ad elevata massa critica di gestione.

Il concetto di "intermodal hub and spoke" non sembra aver penetrato i nostri concetti di offerta di sistema nazionale, orfana come dicevamo, di una mancanza di visione complessiva dell'offerta strutturale combinata.

La maturazione delle tecnologie che stanno radicalmente cambiando i sistemi di trasporto merci e passeggeri ha aperto sfide nuove per le imprese e per i pianificatori pubblici, in un quadro di accresciuta complessità, frammentazione e esigenze di livello di servizio della domanda di trasporto merci per effetto di evoluzioni produttive, logistiche e di consumo.

I cicli di crisi e ripresa economica degli ultimi anni hanno modificato non solo la struttura e i volumi dei traffici merci nazionali e internazionali ma anche il

mercato dell'offerta dei servizi di trasporto e lo scenario competitivo delle imprese.

Una componente rilevante riguarda il perdurare della crescita dell'e-commerce che comporta una ulteriore crescita dei traffici. Alla necessaria velocità di risposta richiesta dal mercato fa da contraltare purtroppo una strutturale lentezza nella realizzazione delle infrastrutture. Semplificazioni normative, burocratiche, documentali, digitalizzazione dei processi, incentivazioni sono indispensabili per lo sviluppo sostenibile e strutturale del sistema di trasporto merci e logistica del Paese.

Le considerazioni sull'evoluzione del contesto economico impongono che manifattura e logistica si ripensino insieme. I clienti oggi sono globali, di prodotto e di servizio. La competitività del Sistema Paese dipende dalla riuscita del "matrimonio" tra manifattura e logistica e lo stesso Paese competerà come tale, nel mondo, in virtù delle potenzialità logistiche e geoeconomiche che riuscirà a dispiegare in un contesto assai complesso.