

The logo for ALSEA, featuring the word "ALSEA" in a teal, sans-serif font. The text is centered within a circular graphic composed of several overlapping, curved lines in shades of blue and teal, creating a sense of motion or a stylized globe. The logo is positioned in the upper right quadrant of the slide.

ALSEA

Intervento di
Paolo Maderna
“Dalla Programmazione
Alla Realizzazione”

Shipping, Forwarding & Logistics

Meet Industry

Milano, 1 febbraio 2018

In questi anni stiamo vivendo una stagione positiva per il settore dei trasporti e della logistica con una attenzione importante da parte della politica e dei media.

Tutto ciò ha portato alla promulgazione di due strumenti di pianificazione fondamentali: il Piano Nazionale della logistica e dei Porti ed il position paper per il cargo aereo.

Questi documenti contengono un insieme di misure che, se attuate nella loro interezza, dovrebbero consentire al nostro Paese di efficientare la catena logistica a tutto beneficio del nostro settore, dell'industria e del Paese.

Precisiamo a scanso di equivoci: già oggi il nostro sistema è migliorato rispetto ad esempio ai competitor del Nord Europa garantendo un servizio alle merci rapido e certo. Per poter però dire di essere giunti a livelli standard uguali a quelli di altri Paesi avremmo necessità che tante misure individuate nei Piani cui facevo riferimento poc'anzi venissero implementate: pensiamo al SUDOCO (Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli), alla Piattaforma Logistica Nazionale, alle ZES, alla necessità di rendere effettivo il principio per cui le decisioni su come e dove investire in Italia devono essere prese dal centro.

Per entrare nel concreto, consentitemi un approfondimento su quest'ultimo punto.

Negli anni passati si è molto investito sui nodi (porti, aeroporti ed interporti) pensando poco ai flussi ed alla necessità di investire sul trasporto ferroviario delle merci.

L'Italia è il Paese dei Comuni e dei localismi, dove ogni città, ogni comunità vuole il suo porto, il suo aeroporto e, perché no, il suo interporto. Comprendiamo queste legittime istanze ma siamo convinti che per efficientare il sistema occorra superare i localismi.

Oggi in Italia ci sono 57 porti di rilevanza nazionale, 38 aeroporti di rilevanza nazionale e 24 interporti.

Cosa ci dicono questi dati? Che abbiamo investito tantissime risorse del Paese in maniera frammentata così che non siamo riusciti a generare quelle masse critiche che consentono di efficientare il sistema.

Non è quindi vero che l'Italia non ha investito in infrastrutture: lo ha fatto, ma come ha detto la Corte dei Conti europea ha investito male ed in maniera frammentata.

Alcuni esempi: In uno spazio di 230 km circa, nell'alto Tirreno abbiamo sette porti (Vado, Savona, Voltri, Genova, Spezia, Marina di Carrara, Livorno).

Nell'alto Adriatico andiamo un po' meglio perché in 440 km abbiamo 4 porti (Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona).

Abbiamo creato 3 porti di transhipment con il risultato che uno è moribondo, un altro dipende da una sola compagnia di navigazione ed il terzo sta avendo grossissime difficoltà. A chi giova tutto ciò? Non alle nostre imprese e noi riteniamo nemmeno all'Italia.

Sugli aeroporti non siamo messi molto meglio e ci risulta che molti interporti siano faticano a svolgere la funzione per la quale sono stati creati.

Il risultato è che ci mancano i collegamenti diretti così che le nostre merci faticano a giungere nei mercati di destinazione e i nostri imprenditori, i nostri manager, quando viaggiano per il mondo, devono spesso fare scalo su Francoforte, Londra, Parigi, Dubai, insomma gli hub delle compagnie aeree più importanti del mondo per raggiungere la meta finale.

Recentemente una grande multinazionale americana che doveva scegliere dove localizzare la sua base europea ha scelto Parigi e non Milano anche perché il capoluogo francese aveva un volo diretto rispetto a dove era ubicato il loro head office negli Stati Uniti.

Per questo è fondamentale centralizzare le decisioni, cercando di limitare le, comprensibili, richieste localistiche.

E' importante che i porti e gli aeroporti non vengano più considerati solo come patrimonio di una città o di una regione ma devono essere visti come un elemento del sistema logistico nazionale. Questo è uno dei presupposti del Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica che noi condividiamo appieno.

Uno sforzo di razionalizzazione dei punti di entrata ed uscita delle merci aiuterebbe moltissimo anche le Amministrazioni Pubbliche coinvolte nei controlli poiché si ridurrebbero i punti in cui dislocare le limitate risorse che hanno a disposizione.

Automaticamente avremmo un efficientamento anche da questo punto di vista.

Su questo punto consentitemi di lanciare una provocazione: sarebbe utile che il personale di queste Amministrazioni venissero “vincolati” alla regione di assunzione. Troppe volte ci viene riferito dagli Uffici delle Amministrazioni Pubbliche che scontano carenze di personale perché diversi funzionari negli anni chiedono di rientrare nella Regione natia. Pur comprendendo le ragioni di questa richiesta, forse è giunto il momento di modificare la normativa per dare certezza agli uffici sulle risorse su cui contare. Su questo potremmo lavorare tutti assieme.

Sempre nell’ottica di evitare la dispersione delle risorse vediamo con favore la nascita delle ZES e delle ... auspichiamo solo che queste vengano lette ed utilizzate come ulteriore opportunità per sviluppare territori e non come modo per rivitalizzare porti o aeroporti che non hanno ragione di esistere.

Analogamente vorremmo capire meglio la Piattaforma Logistica Nazionale: le prime applicazioni hanno solo portato confusione, costi e conflittualità. Se si va avanti così ne facciamo volentieri a meno.