

«Logistica, ora in Italia serve politica industriale Merce? Servizio pubblico»

Cascetta: una bolletta di 20 miliardi all'anno

Ci sono cose che non si vedono, senza le quali però tutto si fermerebbe. «La logistica, per esempio. Ci siamo accorti della sua strategicità durante l'emergenza del lockdown. Potremmo dire che è quell'insieme di fattori che ci tiene sempre a cinque giorni di distanza dalla carestia...Durante l'emergenza Covid ci sono stati gli angeli degli ospedali, ma anche gli angeli che guidavano i camion per trasportare medicine e beni alimentari...».

Ennio Cascetta, presidente di Ram-Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa (società del Mit) - ci tiene a dirlo: «Certo, le infrastrutture sono una priorità, ma attenti a perdere di vista che è necessaria una politica industriale per la logistica sostenibile. Serve una visione che ci consenta di affrontare la questione in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale. E possiamo farlo. Durante l'emergenza abbiamo scoper-



Spesso ci sono le risorse finanziarie ma non le capacità di spesa, da parte delle stazioni appaltanti



Le infrastrutture sono una priorità ma serve una politica industriale per la logistica sostenibile

to che non è una cosa astratta ma che fonda la vita stessa della nostra società». Succede però che il 70% del trasporto su ferro o su gomma verso l'Europa faccia capo a imprese non italiane: «Cosa che ci rende vulnerabili, dal momento che noi siamo un Paese esportatore. Bisogna agevolare l'aggregazione delle imprese, che sono sottocapitalizzate. Come è accaduto per gli armatori. Finora non ce ne siamo occupati e abbiamo investito poco». La prova? «Le imprese del made in Italy comprano e vendono tutto franco-fabbrica, tutto quello che avviene dopo, riguarda la logistica. Che è un servizio, e come tale si può cambiare, come accade per gli operatori telefonici. Siamo ancora in tempo per una politica industriale». Secondo alcune stime le inefficienze del sistema si trasformano in una bolletta logistica che va dai 15 ai 20 miliardi (fino a 70 secondo alcuni). Uno spreco che si traduce in con-

gestione delle reti, in maggiore inquinamento. Una svolta è rappresentata dal Tem, treno europeo merci, 750 metri di lunghezza, 4 di altezza a 2 mila tonnellate. «Per questo sono decisivi gli investimenti per il Frejus e il Brennero. Serve un riequilibrio tra gomma e treno. In Germania il rapporto è 70-30. Potremmo andare in quella direzione». Uno spreco di 15 miliardi l'anno, vuol dire 150 miliardi persi in dieci: «Quasi quanto le risorse del recovery fund. Vuol dire essere meno competitivi, bisogna comprimere questa bolletta. Le infrastrutture, dalla Gronda al Passante di Bologna, all'accesso dei treni in banchina sono decisive, ma attenzione a concentrarsi solo su questo. Il nodo è la capacità, anzi l'incapacità di spesa delle stazioni appaltanti». Il grande paradosso: ci sono le risorse ma non la capacità di spendere. «Rfi investe 6-7 miliardi all'anno per nuove opere, Anas si ferma a 500 milio-



Trasporto

Ennio Cascetta, presidente di Ram-Logistica, Infrastrutture e Trasporti



Su Corriere.it

Tutte le informazioni e aggiornamenti di politica industriale sul sito online del «Corriere della Sera»

ni, Autostrade con tutto quello che sta accadendo, è praticamente a quota zero. Non è sostenibile. La capacità di spesa è pari alla metà delle risorse disponibili. Serve una riflessione strategica sulle stazioni appaltanti. Ma bisogna farlo in fretta. E pianificare una politica industriale logistica con le infrastrutture che già ci sono». Per esempio? «Ci sono già finanziamenti per 5 milioni per formare autisti che seguono corsi di guida sicura e sostenibile. Risparmiano benzina, dunque emissioni. Perché non consentire a questi autisti certificati di guidare sabato e domenica? Non vuol dire liberi tutti, ma premiare la qualità. Andare avanti con il ricambio dei mezzi. E poi c'è un punto sulla quale serve una svolta: il trasporto merci va considerato un servizio di interesse economico generale. Come per i passeggeri». Ma non è la stessa cosa? «Sa che durante il lockdown per molti imprenditori sarebbe stato conveniente non far girare i mezzi. Lo hanno fatto lo stesso, anche in perdita, perché altrimenti gli italiani non avrebbero avuto medicine e alimenti. Mi sembra un servizio pubblico, questo. Anche se lo Stato deve fare lo Stato e il mercato il mercato». A proposito di burocrazia, i fogli di accompagnamento delle merci sono ancora cartacei.