

Cascetta: "Logistica e Manifattura destinate a crescere insieme. Ma occorre compiere scelte precise. E fare presto"

Il docente e presidente di Ram interverrà il 13 ad Agorà 2019, evento di Confetra



Mai come in questa fase il futuro della nostra economia dipende dalle scelte che si effettuano sul sistema della logistica e delle infrastrutture. E' uno dei temi che svilupperò il 13 novembre intervenendo ad Agorà 2019, evento promosso da Confetra. Stiamo infatti attraversando una fase di profonde trasformazioni del nostro tessuto produttivo che stanno modificando i fabbisogni logistici del Paese: si tratta quindi di prendere decisioni tempestive in una situazione di profonda incertezza sul futuro. Ma procediamo con ordine.

L'analisi dei fondamentali economici fotografa un' Italia con un PIL reale indicizzato al 2009 cresciuto solo del 2% in dieci anni, praticamente fermo. Ma questa stagnazione nasconde profonde trasformazioni della nostra economia. Se da un lato consumi interni ed investimenti fissi lordi si riducono rispetto ai valori pre-crisi economica, la domanda internazionale, ed in particolare l'export, rappresenta il principale driver di sviluppo del valore aggiunto nazionale. Nell'ultimo decennio l'import italiano è cresciuto del 27% e l'export addirittura del 44%, con quest'ultimo in ulteriore crescita del 2,8% anche nelle stime 2019.

Tutto ciò consente un'eccedenza stimata della bilancia commerciale di circa 46 Mld di euro nel 2019 a fronte di un deficit di 17 Mld di euro nel 2009. Esportiamo per oltre il 60% verso la UE mentre , la Cina pesa solo per il 2%.

Il Paese si internazionalizza esportando prodotti della nostra manifattura. Stiamo infatti assistendo ad una sorta di "reindustrializzazione", con il settore secondario, al netto delle costruzioni, che ha visto aumentare il proprio contributo al PIL di circa 1,4 punti base tra il 2009 al 2018 (passando dal 16,1% al 17,5%), con una crescita dell'8,8% nell'ultimo quinquennio a fronte del terziario che, sebbene preponderante in termini assoluti, è cresciuto solo del 3,9% nello stesso decennio.

Tutto ciò si riflette ovviamente sulla domanda di trasporto merci che mostra un consistente “decoupling” rispetto al PIL. Come abbiamo detto quest’ultimo è cresciuto nell’ultimo decennio del 2%, i traffici merci sono aumentati molto di più, particolarmente in alcuni segmenti come il cargo aereo, il trasporto ferroviario combinato e le Autostrade del Mare, con una crescita pari ad almeno tre/quattro volte quella del PIL. Nel 2018, su 450 milioni di tonnellate di merce entrate ed uscite dal nostro Paese, dal petrolio alle automobili, oltre 210 hanno attraversato i valichi alpini e 240 sono transitate dai nostri porti. La crescita sostenuta degli scambi e le trasformazioni dei mercati interni pongono evidentemente forti interrogativi in termini di saturazione delle infrastrutture attuali e di adeguatezza di quelle programmate ai futuri flussi di traffico, in particolare sulle principali direttrici interne ed internazionali.

Per scongiurare il pericolo di bloccare la nostra economia e fare precipitare il Paese in una fase recessiva, il sistema logistico italiano deve essere sottoposto ad uno stress test, vale a dire verificare se sarà in grado di sostenere in futuro una crescita dei traffici come quella osservata negli ultimi anni. Superata, fortunatamente, la fase di stallo sull’utilità delle opere infrastrutturali nazionali e le sbalate analisi benefici costi che la alimentavano, appare necessario continuare sul solco della pianificazione delineata nel programma “Connettere l’Italia” ed in particolare sull’adeguamento della rete ferroviaria nazionale agli standard europei (TEM), al potenziamento delle connessioni transfrontaliere con il resto dell’Unione Europea (Frejus, Gottardo e Brennero), all’upgrading delle tratte di adduzione ai corridoi TEN-T nazionali ed al miglioramento dell’ultimo miglio ferroviario ai porti ed ai grandi nodi logistici, senza dimenticare la fluidificazione delle tratte e direttrici stradali ed autostradali già sature. Analogamente per quel che concerne le opere che riguardano la capacità dei terminali portuali e le connessioni terrestri programmate da tempo.

Ma non è detto che basti. Prendiamo ad esempio i valichi alpini. Se volessimo raggiungere l’obiettivo europeo di spostare su ferrovia il 30% delle merci al 2030, supponendo una crescita del PIL di un modesto 0,6% medio annuo per dieci anni (dati OCSE), ben al di sotto dell’1% previsto nel NadeF, ed un’elasticità del traffico terrestre al 2,5 del PIL, da/verso la Francia dovrebbero transitare 18,9 Mln T di merce su rotaia contro le attuali 3,4 Mln T e, per quanto riguarda l’Austria, le merci su ferro dovrebbero passare dalle attuali 23 Mln T ad oltre 48 Mln T. Sono sufficienti le opere attualmente programmate su tali direttrici per garantire adeguata capacità dei corridoi trasportistici per le nostre imprese?

E anche se non volessimo raggiungere gli obiettivi di shift modale della UE, quanti anni di crescita del traffico su tutte le infrastrutture stradali e ferroviarie abbiamo prima di bloccare la crescita dell’import/export italiano? E analoghe domande potremmo formulare per il sistema portuale italiano e le reti terrestri che lo alimentano.

Sono interrogativi di non poco conto che ritengo debbano coinvolgere tutte le istituzioni e gli operatori del settore, in una visione integrata tra tutte le modalità di trasporto, sul modello di quello che si cercò di fare con il Partenariato della Logistica e dei Trasporti.

Ennio Cascetta, Università degli studi di Napoli Federico II, amministratore unico Ram Logistica Spa