



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

TRASPORT...ARE LA RIPRESA

PER TRASPORT...ARE LA RIPRESA
OCCORRE SAPER SCEGLIERE

Introduzione del Vice Presidente Paolo Uggè
alle "10 azioni sul sistema trasporti per far correre il Paese"

14 maggio 2014

Un grande economista liberale come Keynes sosteneva che in economia, la cosa più importante non è tanto avere idee nuove, quanto distruggere quelle vecchie. La politica Keynesiana non è frutto, come i più sono portati a pensare, solo di investimenti, ma anche di innovazione dei processi istituzionali ed operativi.

Se questo era vero negli anni passati quando i cicli economici erano più strutturati e duraturi, oggi che ci troviamo in una economia definita "liquida", queste premesse non sono solo attuali, ma richiedono decisioni ponderate ed immediate!

Un sistema economico infatti non può restare immutato, quando tutto è in continua trasformazione!

Se questo ragionamento lo caliamo sul sistema dei porti, che sono le porte del mondo, abbiamo consapevolezza che sono trascorsi 20 anni da quando fu fatta la legge di riforma portuale, la 84 appunto del 1994.

20 anni in un mondo liquido equivalgono ad una era geologica, ma sicuramente anche una ottima legge che intervenga per rilanciare oggi solo le vie del mare o, come proposto dal ministro Lupi, la funzionalità dei porti, all'economia non è più sufficiente.

Occorre capacità politica di scegliere, definire i tempi e poi realizzare.

Dobbiamo, dunque, avere il coraggio di compiere scelte; questo è il compito della politica. Se non si ha questo coraggio, si addivene all'assioma per cui, nulla è prioritario e tutto è prioritario. Il che significa immobilismo i cui costi sono enormi.

Parlare da 20 anni di riforme, dei porti, senza muovere un dito, dimostra incapacità della politica, autoreferenzialità e scarso interesse nel tradurre in progetti le aspirazioni e i bisogni che provengono dalla società e dall'economia.

In questo contesto continuiamo a dibattere troppo di politiche infrastrutturali, e poco, molto poco, dell'efficienza dei servizi che corrono sulle reti.

Abbiamo allungato in questi anni, sempre a livello di decisioni per le infrastrutture, la lista della spesa e delle opere, con progetti non integrati e spesso in competizione tra loro, quando ormai si aveva consapevolezza che venivano a ridursi le risorse disponibili.

Sottolineo e ribadisco che non v'è dubbio della necessità di opere infrastrutturali urgenti, quali ad esempio quelle per migliorare l'accesso ai porti, quelle per rendere più rapidi e fluidi i servizi, quelli che migliorano la connessione e la velocizzazione delle reti che esistono.

Sappiamo che gli investitori italiani ed esteri che operano nel settore dei trasporti e logistica sono liberi di andare dove vogliono; una delle condizioni per tenerli in Italia è l'efficienza del sistema logistico. L'efficienza del sistema portuale pone una pre-condizione; è inconcepibile che ci vogliano 17 giorni per esportare un container dall'Italia quando mediamente ce ne vogliono 11 dagli altri porti europei; se non 8 giorni, come per i porti del Nord Europa. Per rendere un sistema integrato non basta più organizzare gli spazi portuali, ma anche quelli retroportuali, che identificheremo per brevità come interporti.

Il dato di fatto è che la quantità di merci movimentata negli interporti italiani con trasporto intermodale è concentrata nel 90% negli interporti di Verona-Padova-Novara-Bologna.

La proliferazione di piattaforme intermodali senza un sistema integrato dei servizi sta aumentando, facendo crescere anche il grado di dispersione del sistema logistico italiano.

Il nostro Paese per essere competitivo e “scalare” la graduatoria dei Paesi preferiti dalla concorrenza mondiale occorre che le merci arrivino più rapidamente, ma prima di tutto bisogna farle arrivare!

Rispetto allo scorso anno, cogliamo però alcuni elementi positivi, anzi, diversi segnali ci inducono ad essere meno pessimisti per lo sviluppo dei trasporti e della logistica.

Il documento/denuncia dello scorso anno *“Trasporti al passo, economia ferma”* si era soffermato, in particolare, sulle *incompiute dei trasporti*, ovvero su quei cantieri per le riforme del settore, aperti, senza esiti, da oltre 2 decenni.

Trascorso un anno, sebbene non si sia ancora conclusa alcuna di quelle riforme, fervono i lavori ed è indiscutibilmente cresciuta l’attenzione e la convinzione in ordine ai benefici che l’intero Paese potrebbe conseguire attraverso la riforma organica delle regole del gioco e significativamente delle regole che disciplinano i trasporti.

L’attuale iperattivismo riformista ha incassato positivamente il superamento della fase dell’inattività ma deve trovare le intese per mettere a punto la macchina delle riforme, salvaguardando prioritariamente le esigenze di una coerenza sistemica nei tempi e nelle modalità degli interventi necessari.

Partire dalle fondamenta delle casa non dal tetto!

Necessita prima di tutto una politica del trasporto, un senso del viaggio, dove si vuole andare, quali sono gli obiettivi e su questi obiettivi, costruire una politica di servizi ed una politica infrastrutturale.

Troppo spesso dobbiamo, per onore di verità, assistere a un conflitto istituzionale paralizzante nel settore. Troppe spinte localistiche si sono imposte in assenza di un disegno nazionale, che decidesse priorità, con tempi certi e finanziamenti certi.

Bisogna, a nostro avviso, definire una chiara e netta ripartizione delle competenze tra i vari livelli di governo; bisogna cominciare a pensare costruttivamente ad una modifica del titolo V della Costituzione, che consenta nel metodo, le riforme di merito; occorre per questo una chiara definizione del “chi fa che cosa”, riservando i temi strategici nazionali alla competenza esclusiva dello Stato.

Definito il quadro contestuale strategico vi è la necessità di un programma nazionale integrato per i trasporti e la logistica sulla base del quale procedere, poi, con i singoli interventi.

L’ultimo risale al 2006, approvato dal Cipe.

Da allora più nulla è stato approvato.

Esistono, tuttavia, alcune misure urgenti, possibili a costituzione vigente e sostanzialmente “invarianti” rispetto alla pianificazione.

Migliorare l’accesso ai porti, aumentandone il pescaggio; attuare la pluri-condivisa riforma dei servizi tecnico nautici; realizzare subito lo sportello unico doganale e le procedure di preclearing, organizzare almeno in alcuni una retroportualità efficiente, significherebbe ridare una competitività significativa al sistema Paese.

Il titolo evocativo dell’iniziativa di oggi è “Trasportare la Ripresa” che vuole rappresentare, anche attraverso il gioco di parole, le opportunità di crescita che i trasporti e la logistica possono offrire al Paese.

Un primo riferimento a riguardo ci viene dal Ministero dello Sviluppo Economico, il quale in uno studio ha individuato una serie di filiere determinanti per la nostra struttura produttiva; tenendo conto di indicatori quali imprese fatturato,

valore aggiunto, costo lavoro, export; in pratica sono 17 filiere che rappresentano l'80% della struttura economica del Paese.

In questa classifica ne deriva che la filiera della logistica è uno degli assi portanti del nostro sistema economico. Infatti in termini di dipendenti (6,9% sul totale del costo del lavoro) si colloca al terzo posto dopo le filiere delle costruzioni e dell'agro industriale.

Non servivano questi dati per comprendere che la logistica è una componente implicita della politica economica, e da essa dipende lo sviluppo del Paese e in particolare la qualità dello sviluppo. Senza un progetto chiaro in un settore chiave l'Italia rischia di impoverirsi ulteriormente sul piano economico e quello internazionale.

Secondo l'indice redatto dal World Economic Forum sull'apertura dei Paesi al commercio globale, (Enabling Trade Index), una misura dell'efficienza dei sistemi Paese, l'Italia è collocata soltanto al 47° posto, dopo la Turchia e separata da un abisso dai principali competitors europei. Le cause?

Eccesso di burocrazia nelle procedure doganali, inefficienze sui sistemi portuali e stradali per la circolazione delle merci.

Nel primo manifesto sui trasporti di Confcommercio, evidenziavamo la serie di luoghi comuni che spesso diventano ridondanti allorché si parla di logistica e trasporti.

Oggi viene ripetuto sempre più, anche l'imperativo della sostenibilità per le politiche di settore facendone discendere, in automatico, il corollario dell'esigenza del riequilibrio modale.

A parte il fatto che i dati che ci ha presentato oggi il dott. Bella inducono quantomeno alla cautela nell'accettare le analisi alla base di simili indicazioni politiche, ciò che mi preme affermare con forza in questa sede è che non esiste un'unica ripartizione modale degli spostamenti ottimale, ma in relazione all'assetto geo-economico e geo-politico dei territori è necessario preferire alcune soluzioni, piuttosto che altre. Penso alle relazioni del Nord Europa e a quelle del Mediterraneo. Sono contesti diversi che richiedono scelte diverse.

Esiste infatti un falso postulato che sia possibile sostituire alla strada altri modi di trasporto, a "prescindere", ovvero ignorando le esigenze della domanda di trasporto per quanto riguarda l'origine/destinazione degli spostamenti, il dimensionamento e la frequenza dei carichi.

Poiché ci reputiamo confutatori di luoghi comuni, dobbiamo affermare che nonostante molti lo sostengano, questo non è praticamente possibile e se lo fosse, sarebbe sbagliato farlo!

La maggior parte del trasporto su gomma è costituito dai trasporti a breve distanza, ossia il segmento dove si concentrano le maggiori criticità; nel nostro Paese il 78% del traffico lungo le autostrade è compreso all'interno della stessa regione; i veicoli che coprono relazioni superiori ai 500 km, sono solo lo 0,25% del totale dei veicoli circolanti nel nostro Paese.

Certo che la proposta della Commissione Europea di prevedere che, entro il 2050, il 50% del trasporto su gomma vada su altre modalità è un qualcosa di estremamente affascinante e politicamente corretto. Un qualcosa che riesce bene soprattutto sulle lavagne delle Università, ma nella pratica italiana, per quanto detto sopra, di impossibile realizzazione.

La vera sfida, la giusta sfida da cogliere coniugando la sostenibilità con l'efficacia e l'efficienza dei trasporti, dovrebbe essere quella di sviluppare un sistema realmente co-modale dei trasporti, che ad ogni specifica esigenza della domanda

sia in grado di offrire la risposta più efficiente, dal punto di vista economico ed ambientale, utilizzando le modalità di trasporto che meglio si adattano alle particolari esigenze del caso. Scelte che non sono di ordine tecnico, ma di ordine economico, che non possono essere imposte con limitazioni e divieti.

La strada nelle medie e corte distanze, il ferro e il mare in quelle più lunghe.

Si potrebbe, a tal proposito, pensare a incentivi per l'autotrasporto, non più a pioggia, ma variabili anche in funzione della lunghezza delle tratte.

Incentivi che, in ogni caso, dovrebbero essere riservati alle sole imprese che rispettano le regole.

Perché sulle tratte più lunghe, per esempio la Milano-Catania il combinato ferroviario con il solo rispetto delle regole è già più conveniente del tuttostrada (1.600€ contro 1.715€ di soli costi minimi).

Il sistema degli aiuti potrebbe incentivare, inoltre, la riconversione e la crescita dimensionale del trasporto e della logistica, così come prospettato nel piano della logistica del 2005.

Occorre una forte strategia integrata di intervento che punti alle sinergie tra le diverse modalità di trasporto: Autostrade del Mare, autostrade viaggianti, trasporto combinato mare/ferro.

Questo, in estrema sintesi, il senso delle 10 azioni di Confcommercio per far correre il Paese.

Alla luce, anche, di quanto riportato dal dott. Bella in apertura del Convegno, ogni intervento volto a migliorare l'efficienza del sistema dei trasporti nazionale deve fare i conti con il precario stato di salute di uno dei suoi *asset* più importanti che è l'autotrasporto italiano, indiscutibilmente super tassato (6 volte il contributo al PIL) e penalizzato da sfavorevoli condizioni di contesto nel confronto internazionale.

Resta ferma e, anzi, rafforzata l'esigenza di un Patto sulla mobilità urbana che potenziando la concorrenza, e l'efficienza attraverso comuni linee di intervento nel settore, sappia rilanciare questo comparto dei trasporti essenziale per la competitività delle imprese e la qualità della vita dei cittadini.

A tal proposito sicuri benefici sul fronte della sostenibilità e della sicurezza potrebbero essere conseguiti da un fisco, non dico favorevole, ma quantomeno non ostile al ricambio del parco circolante: rimodulazione IPT, deducibilità per le auto aziendali, credito di imposta per le spese sostenute per la sostituzione dei mezzi.

Mi sia consentito, in conclusione, un riferimento alla nuova Autorità di regolazione del settore.

Grandi aspettative sono state riposte sull'operatività dell'Authority: dalla effettiva concorrenza nel trasporto ferroviario, ai diritti di accesso alle infrastrutture, all'efficienza nel TPL.

In attesa di tali importanti risultati da conseguire nel futuro, ciò che è certa nel presente, è stata la richiesta di un contributo per l'autofinanziamento ad un bacino di imprese sicuramente eccedente gli ambiti di intervento dell'Autorità, e in alcuni casi già sottoposti al controllo e al pagamento dei relativi oneri di altri organismi.

Ecco spero che si possa rapidamente giungere ad una soluzione di tale problematica, per evitare alle imprese ancora esposte a forme di concorrenza sleale, a ritrovarsi, con la nuova Autorità, soltanto con un pugno di mosche in mano.

Cosa serve, in conclusione, dunque? Cultura della mobilità e una politica che sia in grado non solo di compiere ma, soprattutto, di attuare le scelte. In sostanza occorre ripartire da una nuova legge obiettivo che non sia il frutto di lunghe mediazioni e che parta invece dai bisogni del Paese.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA