

«Nella logistica mancano 22mila autisti di camion»

Marco Morino



Fatturato a 117,8 miliardi nel 2024 per il comparto logistico, secondo l'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, con una crescita dello 0,7% sul 2023, allineata all'economia nazionale, ma a fronte di scenari internazionali estremamente incerti. «Non è tempo di festeggiare. Il comparto tiene e continua a essere competitivo affidandosi alla resilienza delle sue imprese. Serve però una governance complessiva, regolatoria e infrastrutturale, che permetta alla logistica e al trasporto merci di reagire alle sfide che lo attendono». Così il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo, nel discorso di apertura dell'assemblea pubblica della Confederazione, che si è tenuta ieri a Roma.

Tema centrale, capace di mettere in discussione la tenuta della logistica italiana, è la mancanza di forza lavoro. Se guardiamo alla figura degli autisti di mezzi pesanti, secondo i dati Iru, in Europa ne mancano oltre 230mila, di cui 22mila unità solo in Italia. Ma il deficit riguarda anche operatori logistici e di magazzino, macchinisti e spedizionieri. Spiega De Ruvo: «In Italia abbiamo un serio problema di ricambio generazionale, causato anche dalla scarsa attrattività delle professioni logistiche, ancora legata a un immaginario collettivo ben lontano dalla positiva realtà del contratto di lavoro nazionale, attualmente in fase di rinnovo, e dagli sviluppi tecnologici indotti dalla digitalizzazione».

Secondo Confetra, bisogna agire rapidamente per avere effetti positivi a medio termine: ridurre le difficoltà di accesso dovute ai costi elevati di abilitazione per gli autisti; investire sull'istruzione con una maggiore collaborazione tra mondo imprenditoriale e scuole professionali, istituti tecnici e istituti tecnici superiori; rivedere la disciplina sull'immigrazione, che non copre i vuoti occupazionali interni.

Ma ci sono anche criticità geopolitiche e geoeconomiche, come la guerra israelo-palestinese, che stanno impattando in maniera sensibile sulle catene globali di fornitura. Le nuove rotte delle merci, a seguito della chiusura del canale di Suez, hanno sottoposto l'economia marittima a stimoli contrapposti. Così, se da un lato i

traffici a livello mondiale sono aumentati (+5,4%), dall'altro la loro nuova distribuzione sta impattando sui porti, penalizzando quelli del Mediterraneo centrale e orientale, in particolare i porti italiani. Inoltre, sta aumentando il transit time, riducendo l'affidabilità del trasporto marittimo e impedendo una pianificazione del lavoro dei terminal. Questione tutt'altro che risolta, sottolinea poi De Ruvo, è quella dei valichi alpini: «La chiusura per tre mesi l'anno per un periodo di 18 anni per lavori sul traforo del Monte Bianco potrebbe ridurre drasticamente il Pil del Nord Ovest, mentre sul Brennero la regolamentazione restrittiva del Tirolo sui transiti sta generando costi per due miliardi di euro l'anno, ancor più aggravata dalla prossima limitazione di transito per manutenzioni del ponte Lueg, in Austria».

L'emergenza ai valichi accentua la crisi del trasporto ferroviario delle merci (chiusure per i cantieri del Pnrr, calamità naturali, calo dell'import dall'Ue, fragilità infrastrutturale) che sta attraversando una vera e propria tempesta perfetta, con perdite per il 2023 stimate in 90 milioni di fatturato e un 2024 in ulteriore peggioramento (si veda anche l'articolo sotto). Il presidente di Confetra parla infine di transizione ecologica. «La corsa alla decarbonizzazione è avvenuta senza un bilancio adeguato ad ammortizzare i costi sociali ed economici. Nel trasporto stradale e non solo, la decarbonizzazione si sta attuando con una preferenza praticamente esclusiva per l'energia elettrica, a fronte di e-fuel e bio-fuel che permetterebbero entrambi di continuare a produrre veicoli con motore endotermico anche oltre il 2035, limitando i possibili danni economici anche al settore automotive profondamente in crisi in Europa e in Italia». Conclude De Ruvo: «Serve una visione di lungo periodo per restituire slancio a un comparto centrale per lo sviluppo del Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA