

Logistica, la piattaforma campana può raggiungere quella lombarda

Il settore genera già un valore di 20 miliardi di euro con i nodi portuali e interportuali della regione: con una strategia comune tra industria, distribuzione e imprese del comparto si punta ai 40 miliardi

IL FOCUS

Ercole Incalza

Intervenendo pochi giorni fa in un convegno il delegato della Confindustria ai trasporti ed alla logistica Leopoldo Destro ha dichiarato: «La logistica oggi non è più un settore di supporto, né un mondo a sé, ma un protagonista centrale della competitività industriale e della trasformazione sostenibile del nostro Paese. Oggi è necessario un legame stretto tra manifattura, logistica e distribuzione. Anche per questo Confindustria ha avviato l'Osservatorio permanente sulla mobilità delle merci e sulla dotazione infrastrutturale. Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una presa di coscienza collettiva anche in Confindustria sul ruolo della logistica. La logistica è una infrastruttura immateriale della modernità. È ciò che tiene insieme il sistema produttivo, che connette imprese e mercati. Non possiamo accorgercene solo durante le emergenze, come è accaduto con il Covid. E dobbiamo intervenire sul paradigma del franco fabbrica che vede il 75% delle nostre esportazioni partire a carico del cliente. Questa è un'abitudine operativa che va cambiata perché regala ad altri Paesi il controllo della catena logistica e la valorizzazione di interi segmenti di servizio». Ed i dati parlano chiaro: il settore esprime un valore di oltre 156 miliardi di euro pari al 9% del Pil nazionale; il settore contiene circa 100mila imprese; il settore impiega circa 1,4 milioni di lavoratori.

Sempre in tale convegno ritengo davvero interessante anche l'intervento dell'amministratrice delegata di una delle più grandi società di spedizione marittime Costanza Musso sulla nostra offerta portuale: «Nel Mediterraneo, soprattutto in Italia - ha precisato la Musso - non esistono porti di destinazione finale. Questi sono tutti nel Nord Europa. E così la merce, per arrivare sui nostri mercati, è costretta a percorrere migliaia di chilometri aggiuntivi. Questa distorsione logistica ha un costo molto rilevante, in termini di tempo e anche di inquinamento. Quindi noi abbiamo un bacino dietro a cui c'è tutta l'industria del Sud Europa dove non arrivano direttamente le merci, perché le grandi navi da 20.000 Teu hanno bisogno di terminali capaci di accogliere migliaia di container al giorno e in Italia questi terminali non esistono».

LE PRIORITÀ

A mio avviso delle realtà esistono ma sono davvero poche. Occorre, quindi, definire una strategia comune tra industria, distribuzione e imprese della logistica, occorre farlo perché quel valore di 156 miliardi prima riportato può benissimo raggiungere la soglia, addirittura, di 300 miliardi di euro solo se riuscissimo a capire davvero le esigenze di tutti gli attori che direttamente o indirettamente sono presenti nell'intero comparto; dare vita, in tempi certi, ad una riforma organica dei nostri impianti portuali ed interportuali; difendere, davvero, le nostre aziende che svolgono attività logistiche ridefinendo integralmente le forme contrattuali che oggi caratterizzano i rapporti tra centri di produzione e mercato; identificare un apposito Fondo finanziario per consentire la reinvenzione digitale delle imprese preposte alla gestione delle attività logistiche.

LE POTENZIALITÀ

Perché credo che questa serie di azioni potrebbe portare la partecipazione del comparto nella formazione del Pil per un valore superiore ai 300 miliardi? Perché questa previsione è supportata da una serie di elementi che, da almeno quindici anni, abbiamo avuto modo di approfondire: una serie di dati forniti da validi Centri di ricerca da cui si evince che, solo a titolo di esempio, la carenza di adeguate infrastrutture al supporto delle attività logistiche ha prodotto danni superiori a 90 miliardi di euro (in particolare un'apposita ricerca della Coldiretti aveva dichiarato un danno diretto per il comparto della logistica nel 2023 di 96 miliardi di euro proprio per l'assenza di una politica di supporto adeguato da parte dello Stato al comparto della logistica).

Ma altre conferme delle potenzialità della logistica emergono dalla serie di successi che il coordinatore della struttura tecnica di missione della Zes Unica Giosy Romano ha ultimamente comunicato. In particolare Romano ha precisato che il numero di autorizzazioni uniche rilasciate ad oggi sono 630, sono autorizzazioni che equivalgono ad altrettanti investimenti, per un valore complessivo di circa 12 miliardi di euro e una ricaduta occupazionale assolutamente straordinaria. Basti pensare ha proseguito Romano che il numero degli addetti diretti che promanano da questi titoli autorizzativi è di circa 11 mila unità che sommate a quelle che promanano dall'indotto e dall'indiretto sono 34 mila nuove unità. Tutto questo trova nella logistica il riferimento chiave e in questo non possiamo dimenticare che la piastra logistica campana, con i nodi portuali di Napoli e di Salerno e con i nodi interportuali di Nola, di Marcianise e di Battipaglia, partecipa per oltre il 15% nella formazione di quei 156 miliardi di euro che genera l'intero settore; cioè oltre 20 miliardi di euro già oggi trovano la Campania come area chiave; ebbene questo valore potrebbe addirittura raggiungere i 40 miliardi e diventare così vicino alla soglia prodotta dalla Regione Lombardia. Queste considerazioni si basano su dati tutti veri e bisogna rispondere, in tempi certi, alle esigenze sollevate, in più occasioni, dai vari operatori, per non regalare ad attori internazionali un mercato sempre più in espansione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA