



Verso Pietrarsa 2021

Ivano Russo (Confetra): Logistica centrale nel lockdown. A Pietrarsa un lavoro di confronto e sintesi che farà bene al settore

Ivano Russo, direttore generale di Confetra, l'uomo dei porti nella logistica o l'uomo della logistica nei porti.

Al Forum Pietrarsa per la quinta volta, la prima come stretto collaboratore del ministro Delrio, poi con un incarico associativo al vertice della Confederazione della Logistica. Con che spirito ritorna dopo l'anno orribile della Pandemia?

Il Forum di Pietrarsa per me ha un sapore speciale. Lo "inventammo" Guido Gazzola ed io a valle di una Assemblea Assoferri in Sardegna, nel 2015, consapevoli del fatto che occorresse un luogo di discussione più vasto e più partecipato per accompagnare l'elaborazione e l'implementazione della "cura del ferro" voluta dal Ministro Delrio.

Lo immaginammo come uno spazio di dibattito permanente, plurale, brandizzato, con grande capacità simbolica ed evocativa. Per noi doveva diventare la "Cernobbio - Ambrosetti" del cargo ferroviario. Il tutto anche per produrre una iniezione di fiducia e di orgoglio in un settore che veniva da anni di costante declino e assoluta marginalità logistica. Dopo 6 anni e 5 edizioni, credo di poter dire che vedemmo giusto e che abbiamo centrato l'obiettivo.

Anno tremendo per alcuni comparti, ma non drammatico per la logistica che, anzi, sembra esser entrata nel cuore degli italiani che aspettano un pacchetto ordinato in rete.

Ma a monte di quel pacchetto un settore alle prese con un'esplosione che sta cambiando il mondo.

Che quadro possiamo presentare in questo luglio in cui si sentono i primi forti segnali di ripresa?



Eviterei di alimentare l'idea che la Logistica coincida con l'e-commerce del "pacchetto". Anzitutto perché non è vero.

L'Italia movimentata circa 450 milioni di tonnellate di merce l'anno, in import ed export, di cui 8 mila legate all'e-commerce: l'1,7%. Nessuno ne nega l'importanza e la crescita, specie nell'ultimo anno, sia chiaro.

Ma dovremmo tutti fare uno sforzo per far comprendere all'opinione pubblica che, durante il lockdown, ad esempio, la logistica ha consentito a tutti noi di continuare a trovare i generi di prima necessità nei supermercati, il carburante nelle stazioni di rifornimento, i farmaci nelle farmacie e negli ospedali.

Così come, un Paese senza materie prime come il nostro, senza logistica che le importi non potrebbe avere una industria manifatturiera. Né esportare i nostri prodotti semilavorati o finiti nel mondo. Si pensi che ogni anno i porti generano circa 13 miliardi di gettito IVA: praticamente mezza Legge di Stabilità. Questa è la Logistica, oltre al pacchetto con il libro, il CD o un giocattolo. E siamo pronti a sostenere la ripresa, che è forte ed è già in atto, caratte-



rizzandoci sempre più come il sistema circolatorio dell'economia reale. Di tutta l'economia reale: dai consumi al dettaglio alla produzione industriale.

Quest'anno un sottofondo dell'iniziativa di Pietrarsa riguarda il tentativo di superare le storiche contrapposizioni tra mondo delle merci su ferro e quello della gomma. Settori destinati ad integrarsi maggiormente se vogliamo guardare con fiducia gli obiettivi che ci impone il PNRR, e soprattutto l'Agenda 2030...

In realtà Pietrarsa non ha mai avuto un atteggiamento aggressivo nei confronti dell'Autotrasporto. Altrimenti il MIT non l'avrebbe certo patrocinata per anni, e probabilmente neanche Confetra co – promossa, negli anni scorsi, avendo al suo interno numerose rappresentanze del settore del trasporto gomma: Fedit, Trasporto Unito, Assoespressi, FITE, AITE, Assopostale. Certo, la partecipazione di Confrtrasporto segna una svolta positiva, da questo punto di vista. Nicolini e Uggè hanno avuto modo di parlarsi diverse volte negli scorsi mesi, a livello di strutture collaboriamo su tanti fronti: da iniziative legislative congiunte ai vari Tavoli ministeriali attuativi del PNRR passando per il rinnovo del CCNL. Personalmente, non ho mai vissuto come alternativi i "due mondi" cui Lei fa riferimento, non ho "storiche contrapposizioni" con nessuno, ed anzi spero che grazie anche a Pietrarsa si possa implementare un lavoro di confronto e sintesi che non può che far bene al Settore. Poi a volte si convergerà, altre no. Ma questo è il sale della democrazia. L'importante è non ragionare per partito preso e tra sette ideologicamente contrapposte, ma stare sui dossier in modo concreto, con approccio laico, e con lo standing da classe dirigente del Paese.

Il nuovo format quindi la convince?

Direi proprio di sì. Suggestirei solo all'amico Presidente Nolte, magari per Pietrarsa VI, di provare a riportare "in carrozza" anche Confindustria. So che è difficile perché la manifattura italiana storicamente ha considerato i servizi logistici come una mera commodity da esternalizzare per contenere i costi. E quindi i problemi delle industrie finivano ai cancelli delle fabbriche. Ma è chiaro che tutto ciò, ammesso e non concesso che avesse avuto un senso nei decenni scorsi, non lo ha più ora. Il just in time globale ed i recenti problemi di approvvigionamento di materie prime o di scarsa disponibilità di noli e stiva, ha reso chiaro a tutti quanto il tema della vulnerabilità delle catene del valore su scala mondiale sia un tema economico industriale e produttivo, prima ancora che logistico. Sfrutterei questa nuova consapevolezza per allargare il campo. Anche perché, e bene non dimenticare, che la merce appartiene comunque a chi la produce e la vende, e questi affida poi ad uno spedizioniere internazionale il compito di portarla a destino nel più breve tempo possibile e con il minor costo possibile. Quest'ultimo comprerà viaggi, noli, stiva per raggiungere l'obiettivo. Ecco, tenere attorno ad un tavolo tutta questa filiera economica, non solo trasportistica, avrebbe un valore inestimabile. Tra l'altro questo mi pare l'unico modo per affrontare anche il problema dell'Ex works: 75% in Italia contro il 25 media UE.

Se non invertiamo questo dannoso trend per la logistica italiana, rischiamo di stare a parlare tra noi mentre poi è il compratore estero a decidere se venire a ritirarsi la merce in treno, camion o nave.

AR