



SERVONO AGEVOLAZIONI ALLE IMPRESE ITALIANE E NORME PIÙ CHIARE

# La logistica deve cambiare

*In questo modo le industrie tricolore sarebbero incentivate a consegnare a destinazione le produzioni, a vantaggio del comparto italiano dei trasporti*

PAGINE A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**C**osta caro all'Italia e al settore logistica la scarsa attitudine da parte delle industrie e dei produttori italiani a gestire e controllare direttamente il trasporto delle merci. Far cambiare mentalità e percezione sulla logistica ai produttori (che invece oggi la vedono più come un fastidio da evitare) creerebbe probabilmente le condizioni per un

rilancio della competitività del made in Italy e per la nascita di qualche grosso player nazionale nel settore dei trasporti.

Il tema è stato recentemente sollevato dal direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna, che ha evidenziato come il 70% dell'export dall'Italia viene affidato per i trasporti a controparti estere. In Italia «non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando le merci sono in uscita. In altri termini vengono a prendersi la merce presso le nostre strutture di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che

spesso e volentieri non sono nazionali», sono state le parole di Minenna. Facile dunque immaginare quanto e quale indotto economico e occupazionale perda l'Italia.

L'argomento è stato affronta-

to anche ieri in occasione di un webinar organizzato ieri dall'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. «Come Confetra abbiamo suggerito al Governo di valutare possibili agevolazioni per le aziende manifatturiere che decidessero di modificare la strategia di vendita cambiando le condizioni di consegna della merce cosiddetta franco fabbrica», ha dichiarato Guido Nicolini, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel corso del webinar. «Ed è un vero problema perché, soprattutto sui prodotti finiti,

sono i clienti australiani, americani o cinesi a decidere come e dove instradare le merci. E non credo assolutamente che questo possa favorire la logistica e i porti italiani». Il rischio insomma è che le merci partano e arrivino da porti di altri paesi e che le strutture logistiche tricolore non siano utilizzate e non possano essere competitive.

A questo proposito, «il passaggio da un'economia che vende franco fabbrica a una che utilizza i propri contratti di vendita per sviluppare la propria catena logistica potrebbe far emergere anche una serie di campioni nazionali ancora in divenire perché il nostro sistema non sfrutta fino in fondo



caratteristiche e capacità che potremmo avere», ha aggiunto Pino Musolino, commissario straordinario della port autho-

rity di Venezia e Chioggia. «È facile immaginare che cosa potrebbe significare lo sviluppo, magari attraverso aggregazioni, di un paio di grandi player che possano gestire molti più contratti con rese Fob, se non addirittura Cif ovvero condizioni di vendita dove gli esportatori hanno un controllo maggiore sulla catena logistica». Tutto questo secondo Musolino potrebbe creare ulteriore valore e reazione di economia solo ambiando la mentalità. «Magari creando, all'interno dei vari contesti internazionali e nei limiti che l'Europa ci impone, anche le condizioni normative per poter sviluppare questo tipo di economia. Una misura che quindi permetterebbe di integrare molte realtà che in questo momento sono frammentarie». (riproduzione riservata)



*Marcello Minenna*