



# Moretto (Fedespedi)

## «Per sostenere la ferrovia servono semplificazioni e incentivi alle imprese»

«**G**li spedizionieri hanno mostrato ancora una volta la caratteristica che li contraddistingue: la resilienza - spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespedi -. Con lo smart working, abbiamo continuato a fornire i nostri servizi da remoto. Ma è importante fare altri passi avanti: snellimento delle procedure e digitalizzazione devono essere alla base della ripresa. Autorità preposte ai controlli e settore pubblico devono seguirci su questo».

**Sin qui le misure del governo vi soddisfano?**

«I decreti Cura Italia e Rilancio riconoscono la centralità della logistica, prevedendo misure per le imprese più piccole. Ora servono correttivi e altri interventi da attuare velocemente per scongiurare

il rischio default di molte imprese. Misura fondamentale è il taglio del cuneo fiscale: siamo un settore labour intensive, il costo del lavoro pesa sui nostri bilanci, stressati dalla contrazione importante dei volumi (fino al 70%) ma a costi operativi invariati. Il prossimo dl Semplificazioni è focalizzato su un tema cruciale, l'abbattimento degli oneri burocratici. Con Confetra abbiamo presen-

tato un *dossier* con molte proposte a costo zero che impattano positivamente sulla fluidità della filiera. Alcune riguardanti in particolare gli spedizionieri sono già approvate dal Cnel e incardinate alle commissioni parlamentari».

**Come si è modificata in questi mesi la catena logistica italiana?**

«È presto per valutare gli effetti di questa crisi, ma è chiaro che una contrazione degli scambi commerciali globali potrebbe ac-

corciare le filiere. L'impatto sul trasporto merci della crisi si è fatto sentire, la ripresa non pare andare veloce come si sperava. Il cargo aereo è completamente stravolto: i prezzi sono cresciuti con lead time lunghi. Prezzo altissimo anche per il trasporto marittimo: emblematico il fenomeno dei blank sailing. Dopo una stabilizzazione a maggio, le cancellazioni continuano. Dinamiche pesano sulle relazioni con la clientela: è sempre più complesso garantire servizi rapidi e convenienti. Molte aziende stanno facendo valutazioni strategiche sul sourcing».

**FerCargo segnala un calo del 30-35% del traffico ferroviario merci tra marzo e aprile. Non si diceva che il lockdown avrebbe favorito questa modalità?**

«Direi che il lockdown ha reso

conveniente il trasporto su gomma, una volta superate le difficoltà

con alcuni Paesi come l'Austria: strade libere, assenza di divieti, maggiore flessibilità per gli autisti. Su gomma viaggia l'80% della merce entro i confini nazionali».

**Cosa servirebbe al trasporto ferroviario?**

«Incentivi, perché di per sé è una modalità meno conveniente. Si può agire su due direttrici: più incentivi per potenziare una modalità che ha indubbi vantag-

gi in termini di sicurezza e impatto ambientale, e agire sulla rete ferroviaria per renderla più funzionale. La nostra rete, ad esclusione di qualche tratta dal Nord Italia verso l'Europa, non è all'altezza perché si possa parlare di un effettivo shift verso la ferrovia. E poi, semplificare processi e oneri burocratici: l'adozione della lettera di vettura per il cargo ferroviario è un esempio concreto». **A. QUA.** —



## Volumi di traffico

■ Fs Mercitalia ■ Operatori privati

Anno	Fs Mercitalia	Operatori privati
2008	62.839.000	7.904.130
2009	47.379.000	8.630.000
2010	43.200.000	11.848.000
2011	44.600.000	14.412.000
2012	28.663.000	14.543.034
2013	27.956.206	13.316.000
2014	27.862.717	15.322.890
2015	27.100.000	17.400.000
2016	27.251.763	19.327.000
2017	26.800.000	20.734.000
2018	25.200.000	22.200.000
2019	25.000.000	24.000.000

