

Trasporto, settore da riposizionare

Solo dando priorità a efficienza e competitività si potrà risalire la china della crisi

Quadro normativo, competitività, efficienza. Passano da qui le priorità dell'autotrasporto e della logistica per un riposizionamento strategico del settore.

Solo così, affrontando con strategia e cognizione le difficoltà di una crisi che non passa e che non dispensa il comparto, si può risalire la china e trovare respiro.

"In previsione di una sostanziale staticità degli indici delle merci da trasportare nel breve e medio termine, pertanto in presenza di una crisi economica mondiale che segna in maniera più pesante il nostro Paese tra quelli dell'eurozona e che si sta rivelando più lunga del previsto - afferma Alberto Brandani, presidente di Federtrasporto -, occorre rivedere il quadro normativo affinché dia certezze agli operatori ed eviti il contenzioso all'interno della filiera logistica, che negli ultimi anni è cresciuto a dismisura". Pratico e concreto Brandani guarda ai fatti. Né potrebbe essere altrimenti per uno che ha amministrato per 20 anni il Monte dei Paschi, quello dei tempi d'oro, e Anas, Ferrovie dello Stato, assicurazioni e banche estere. È inoltre presidente di Formiche, uno dei più in-

fluenti network culturali del Paese.

Con l'acume di chi ai problemi è abituato a trovare una soluzione veloce, Brandani tira le somme e fa il quadro sul comparto. "Le imprese del settore - dice - chiedono di essere messe in condizione di recuperare il gap competitivo che le differenzia dai vettori stranieri, i quali hanno via via sottratto quote importanti di merci nei traffici nazionali e internazionali, il cui recupero oggi appare l'obiettivo primario". Non basta, serve molto altro: "È necessario - spiega - un recupero di efficienza che può essere ottenuto con azioni volte a ridurre i costi di esercizio delle imprese, dal costo del lavoro ai costi impropri derivanti da vincoli burocratici, che passano anche attraverso un cambio di mentalità e una più snella modulazione di norme che ne appesantiscono la loro stessa operatività quotidiana e costituiscono un aggravio di costi amministrativi".

In gioco poi entra il livello di competitività. "Occorre aumentare i fattori di competitività, pure misure semplici e a costo zero per lo Stato - conferma il presidente -. Per esempio la parziale at-

tenuazione delle giornate di divieto di circolazione per i mezzi pesanti contribuirebbe ad aumentare produttività e competitività per gli operatori del settore". Da parte loro le imprese si attendono che il Governo e il Parlamento diano risposte concrete al bisogno crescente di politiche industriali del trasporto e della logistica, di cui l'Italia ha bisogno per tornare a crescere e creare occupazione.

Quanto all'argomento competitività, di sicuro lo Stivale ha i suoi assi nella manica, come per il trasporto marittimo. «Con Registro internazionale e tonnage tax la flotta italiana è competitiva e ai primi posti nella graduatoria mondiale - sottolinea Brandani -. Con 15,5 miliardi di euro di investimenti negli ultimi dieci anni l'armamento ha rinnovato il naviglio con un incremento dell'occupazione del 4,7% nell'ultimo triennio". Ma neppure qui mancano i problemi, come infrastrutture portuali non adeguate all'evoluzione dei traffici, burocrazia pesante e contesto amministrativo carente.

Non mancano le osservazioni sul trasporto ferroviario e sul perché non convenga separare rete e imprese ferroviaria:

"Soprattutto per la potenziale perdita della capacità di innovazione del sistema - spiega il presidente -. Senza una direzione comune, per esempio, non avremmo oggi il Frecciarossa 1000, un treno che potrà andare a 350 km/h anche grazie allo sviluppo tecnologico della rete". D'altronde, se si guarda all'Europa, quasi nessuno ha separato rete e impresa. Laddove è stato fatto, è il caso del Regno Unito, si sta tornando sui propri passi. Infine, Brandani non ha dubbi sul tema privatizzazione e sul passaggio più importante per arrivarci: "Sicuramente va definito un quadro regolatorio certo - dice -, sia per quanto riguarda il calcolo dei pedaggi per l'utilizzo della rete sia per le modalità di gestione delle gare per il trasporto pubblico locale. Con una cornice di regole chiara, la privatizzazione farà bene alle Fs, ai cittadini e al governo". Infine, è d'obbligo una battuta sulla questione Monte. "Penso che il peggio sia passato - conclude il presidente, da conoscitore di questa realtà -, un buon management deve ora rilanciare la rete, attento alla gestione caratteristica e a una precisa valorizzazione delle risorse umane, da sempre motore segreto dello sviluppo mantepaschino".