

Covid-19: la ricaduta della pandemia sulla logistica

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">02</div><div id = "month">Maggio</div></div>

La pandemia di covid19 e il conseguente lockdown istituito nel giro di poche settimane da pressoché tutti i maggiori Paesi europei hanno chiaramente dimostrato che i settori della **logistica e dell'autotrasporto ricoprono un ruolo essenziale**

per la tenuta del mercato interno e per la garanzia di beni e servizi essenziali al cittadino. In effetti, nessuno può negare che gli sforzi fatti dalla filiera logistica sono stati, e sono tutt'ora, proporzionati alla situazione di assoluta straordinarietà che sta caratterizzando il primo semestre del 2020.



Ciononostante le ricadute profondamente negative della pandemia sul tessuto socioeconomico nazionale ed europeo non hanno risparmiato il settore, che ha inoltre dovuto affrontare, in tutta la sua filiera, **numeroso problematiche di natura non solo economica**, ma anche organizzativa e burocratica.

Gli operatori hanno dovuto far fronte a un drastico calo della domanda ed a una serie di restrizioni, dovute e opportune, adottate dagli Stati, a fronte di una scarsa reattività delle istituzioni europee nei confronti della crisi incipiente.

Unanimemente, i centri studi delle associazioni di categoria prevedono un **crollò del Pil italiano** che potrebbe superare il 10%, mentre la decrescita del volume di merci movimentate all'interno della catena logistica nazionale dovrebbe attestarsi tra il 20 ed il 25%, pari a circa 18 miliardi di mancati ricavi (nota 1).

In data 6 Aprile, già si è parlato di 2,5 miliardi di crediti insoluti nei confronti delle imprese della filiera logistica. Si tratta di **cifre preoccupanti che disegnano uno scenario assai cupo**, a cui è necessario far fronte con politiche coraggiose che fuoriescano dal perimetro del rigore e dell'austerità tanto caro alle élites di Bruxelles, sebbene i falchi della Commissione Europea abbiano già chiaramente detto che non accetteranno deroghe oltre il termine dell'emergenza sanitaria.

Fin dal mese di Marzo abbiamo sottoposto all'attenzione della Commissione Europea, in una lettera inviata alla Commissaria Valean e con interrogazioni parlamentari, alcuni **problemi che si sono venuti a creare per il settore della logistic**a, e abbiamo messo sul tavolo le nostre proposte per sostenere una ripresa che altrimenti rischia di restare un miraggio.

Innanzitutto, l'Unione Europea deve permettere agli Stati un'adeguata flessibilità economica e derogare alle normative capestro sugli aiuti di Stato. Occorre, infatti, lasciare più margine di azione ai Governi Nazionali, troppo a lungo ingessati quanto alla possibilità di svolgere un'azione pubblica nei confronti delle imprese di settori strategici che necessitano difesa e promozione. La stessa Commissione, solitamente così refrattaria ad aperture in questo senso, proprio recentemente ci ha mostrato come sappia derogare al proprio furore ideologico di stampo nord-Europeo quando si è trattato di prorogare per altri 4 anni la possibilità, per i grandi armatori, di occupare verticalmente, in barba a ogni principio antitrust, la filiera della logistica portuale.

Abbiamo anche **chiesto risorse addizionali per i maggiori programmi di investimento** e l'utilizzo delle somme non ancora spese dell'attuale CEF per intervenire, attraverso co-investimenti del 50% e procedure semplificate, sulle infrastrutture che si sono dimostrate strategiche per la gestione dell'emergenza.

Sul versante dell'autotrasporto, oltreché aver ribadito la **necessità di fornire un ampio sostegno alle imprese** e di risolvere le problematiche esistenti ai confini, tutelando la salute dei lavoratori, abbiamo invocato deroghe temporanee uniformi su alcuni obblighi ai quali sono sottoposti gli autotrasportatori e che la situazione emergenziale ha, di fatto, impedito di adempiere. Le deroghe concernono in particolare il riconoscimento europeo delle

proroghe su tutti i certificati

richiesti in caso di trasporto internazionale (certificati CAP, CQC, ADR, ecc.), così come quelli sotto-posti all'autorità nazionale dei singoli Stati. Su quest'ultimo punto vale la pena sottolineare che le deroghe riguardanti i tachigrafi e le revisioni, emanate dal MIT, non prevedono un riconoscimento sul piano transnazionale, creando seri problemi agli autotrasportatori.

Inoltre, la portualità è una tematica sulla quale riteniamo che le istituzioni europee debbano particolarmente insistere nel quadro del sostegno all'economia, perché non possiamo permettere che la nostra catena logistica sia sostenuta da una intermodalità fragile o marginale. Naturalmente in merito alla portualità

serve una forte progettualità nazionale

, che rivendichi il ruolo storicamente centrale dell'Italia nel flusso di merci mediterraneo, allorché i porti italiani sono garanti di un gettito fiscale imponente e sono in diretta competizione con quelli del Nord Europa.

Note: 1 I dati riportati sono stati divulgati dal Centro Studi di Confetra e da Fedespediti, cfr. <https://www.fortuneita.com/2020/04/07/effetto-covid-19-affonda-la-logistica-italiana/>

, e <https://www.trasporti-italia.com/logistica/fedespediti-allarme-liquidita-per-la-logistica-il-settore-non-puo-sostenere-gli-oneri-del-lockdown/42289.vw>

Articolo di Marco Campomenosi tratto dal TN 2/2020 anno XXII

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

Covid-19: la ricaduta della pandemia sulla logistica

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">02</div><div id = "month">Maggio</div></div>

