

Strategie. L'attuazione del piano nazionale per ridurre inefficienze e favorire lo sviluppo è frenata dalla scarsità di fondi

Logistica in cerca di risorse

Sostegni per l'autotrasporto mentre soffrono tutti gli altri settori

di **Silvia Marzialetti**

Marcia a due velocità il Piano della logistica nazionale lanciato dal Governo lo scorso dicembre con l'obiettivo di abbattere del 10% l'anno - 4 miliardi in termini di inefficienze - la tassa che grava sul settore e aumentare i volumi di traffico. Citato dal sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Bartolomeo Giachino, come esempio virtuoso di interventi a costo zero, rischia di rallentare proprio per l'assenza di risorse.

La strategia del Governo è chiara: «Tra le 51 azioni si è deciso di partire da quelle ritenute più urgenti e meno costose», ha ricordato Giachino. E così via allo sportello unico doganale, distribuzione urbana delle merci, regolamentazione dei tempi di carico e scarico nell'autotrasporto, insediamento dell'Osservatorio sui costi all'interno della consulta per i Tir. Ma c'è una seconda fila di obiettivi ancora tutti sulla carta - riduzione del costo del lavoro, Tremonti-ter per le aggregazioni, incentivi per ridurre i viaggi a vuoto nel trasporto merci su gomma - che dovrà inevitabilmente vedersela con l'inflessibile scure di Tremonti. Così come la proposta lanciata sei mesi fa di incentivare l'assunzione dei padroncini attraverso accordi con le grandi aziende, le cooperative, i consorzi. Qualche spiraglio si intravede nell'avvio di un dialo-

go generale sulla politica industriale di settore, previsto per fine giugno, mentre ci sono ampie aspettative sull'emendamento al decreto Sviluppo che esclude le attività di trasporto, spedizione e logistica internazionali dall'obbligo di compilare le dichiarazioni black list. La proposta che ha superato il vaglio di ammissibilità delle commissioni Bilancio e Finanze della Camera, seguirà l'iter parlamentare del decreto, calendarizzato per questa settimana in aula a Montecitorio.

Più in generale, tra gli obiettivi non ancora messi a segno pesa la mancata definizione di un'Authority dei Trasporti, spuntata in occasione di una delle ultime revisioni e invocata recentemente anche dal presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà.

Marciano a tutt'altra velocità, invece, gli interventi legati all'autotrasporto, settore forte che da anni beneficia di risorse a pioggia, come gli ultimi 700 milioni stanziati con decreto interministeriale Matteoli-Tremonti. Un'enormità rispetto ai 27,5 milioni incassati dal ferrobonus per il trasporto combinato e trasbordato su ferro. È da questo enorme tesoretto che provengono i 30 milioni erogati anche quest'anno per le Autostrade del mare, il cosiddetto

ecobonus, definito best practice dalla commissione europea.

A tirare la volata agli altri risultati incassati dal piano della logistica è stata la legge

127/2010 approvata la scorsa estate, frutto di una trattativa durata mesi tra il Governo e le principali sigle della galassia dei Tir, per garantire la pace sociale. È il caso della regolamentazione dei tempi di carico e scarico - in vigore dal 13 aprile - che ha riconosciuto al vettore un indennizzo orario di 40 euro da parte della committenza, nel caso in cui venga superato il tetto di due ore per le operazioni. O dell'Osservatorio istituito all'interno della Consulta dell'autotrasporto, al lavoro sui costi minimi per la sicurezza.

Stenta a decollare invece la radiazione dall'Albo delle imprese di autotrasporto cosiddette a camion zero. L'emendamento al decreto sviluppo proposto per cancellare le oltre 50mila aziende nel mirino da anni, perché ritenute responsabili di alimentare il fenomeno del subappalto, è incappato nella tagliola della inammissibilità, così come un altro emendamento che affrontava un nodo storico: il passaggio - sottoforma di incentivi - da franco fabbrica a franco destino, ovvero dalla modalità in cui rischi e spese di spedizione ricadono sul cliente, a quella in cui la responsabilità è del fornitore fino alla destinazione finale. L'obiettivo - definito dal piano della logistica prioritario per migliorare la competizione del sistema Paese - dovrà trovare un altro veicolo normativo.

Cronologicamente il primo obiettivo del piano andato a se-

gno è lo sportello unico doganale. Da gennaio è scattato il countdown verso la digitalizzazione: entro tre anni tutti i sistemi informatici delle varie amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento dovranno dialogare, attraverso un'interfaccia unitaria. In realtà il percorso che ha portato allo sportello unico si perde nella notte dei tempi: previsto già dalla Finanziaria 2004, il decreto istitu-

tivo ha viaggiato per sette anni tra un dicastero e l'altro, attraversando tre Governi e otto strutture, fino a incassare il primo timbro ufficiale, del Garante della privacy, nel 2008. Il rilancio dei porti finalizzato al recupero di 2 milioni di contenitori che scelgono i più competitivi scali del Nord Europa è una delle costole del piano della logistica. E fa leva su una serie di assi tra cui la riforma di autorità portuali e interporti, contenuti in due decreti legislativi fermi in commissione Trasporti alla Camera. E su cui - assicura Giachino - si interverrà con un emendamento che istituisce la piattaforma logistica del Nord Ovest.

Intanto, quel che certamente è al palo è l'iter del provvedimento. Approvato il 2 dicembre dalla Consulta per l'autotrasporto, il piano della logistica attende ancora il disco verde del Consiglio dei ministri e del Cipe. «L'iter - assicurano dal ministero - dovrebbe sbloccarsi entro giugno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN BILICO

Il destino degli incentivi per favorire aggregazioni e per ridurre i viaggi a vuoto è incerto per via dei tagli ai contributi governativi