

Destro: «Per il Sud serve un piano su logistica e infrastrutture»

L'intervista

LEOPOLDO DESTRO



Confindustria.
Leopoldo Destro, vice presidente per i Trasporti, la Logistica e l'industria del Turismo

Leopoldo Destro, vice presidente di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo, sta mettendo a punto un documento su Trasporti e Logistica che presenterà in autunno al governo italiano e a Bruxelles: l'obiettivo è «trasformare la localizzazione geografica del Mezzogiorno in un vantaggio competitivo industriale per il Sud e per tutto il nostro paese».

Nicoletta Picchio — a pag. 5

L'intervista. Leopoldo Destro. Vice Presidente di Confindustria per i Trasporti, la Logistica e l'Industria del Turismo. «Occorre una politica dei fattori che abiliti il Sud a competere con tutte le regioni europee»

«Bene la Zes, ma serve un piano per logistica e infrastrutture»



LE PRIORITÀ

La legge di bilancio dovrà considerare logistica, infrastrutture, energia e digitale un'unica priorità di politica industriale

Nicoletta Picchio

L'obiettivo: «Trasformare la localizzazione geografica del Mezzogiorno in un vantaggio competitivo industriale per il Sud e per tutto il nostro paese. Il Mezzogiorno deve diventare non soltanto una piattaforma di transito, ma un luogo in cui le merci generano trasformazione industriale, valore aggiunto e occupazione qualificata». Quindi «occorre un piano industriale a medio termine per le infrastrutture e la logistica, da considerare come un investimento produttivo strategico per la competitività del paese. Ogni ritardo infrastrutturale nel Sud produce un costo per l'intero sistema produttivo italiano, invece il Sud è un'opportunità. Ogni collegamento efficiente genera invece più competitività, più export, più occupazione. Un fattore determinante per attrarre investimenti e talenti».

Leopoldo Destro, vice presidente

di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo, sta mettendo a punto un documento su Trasporti e Logistica che presenterà in autunno al governo italiano e a Bruxelles. A metà giugno la sfida infrastrutturale del paese è stata al centro degli Stati generali del Trasporto e della Logistica, organizzati in Confindustria. Ora si tratta di agire: la logistica non è un costo, ma è crescita, per il paese e soprattutto per il Mezzogiorno, che deve recuperare il divario con il Nord e diventare motore di sviluppo per l'Italia.

Negli ultimi anni il Sud è cresciuto più dell'Italia: non solo grazie al Pnrr, grazie anche agli effetti della Zes unica. Una scelta da proseguire?

La Zes unica funziona e va mantenuta. Sta producendo risultati importanti, oltre 9 miliardi di investimenti diretti, un impatto economico complessivo superiore a 59 miliardi con ricadute occupazionali per 71mila posti di lavoro. Ma non basta. L'ultimo focus Istat sul trasporto merci mostra ancora una forte concentrazione della logistica nel nord. Le merci movimentate su strada sono per più del 60% originate al nord contro l'11% del sud. Per il trasporto ferroviario

la differenza è ancora più marcata: più del 50% dei flussi merci sono originati dal nord contro il 3% del sud. Serve un piano strutturale per la logistica intermodale che rafforzi questa spinta imprenditoriale e renda possibile una diffusione di aziende sul territorio, grazie a un sistema infrastrutturale di sostegno. Altrimenti la Zes resta uno sforzo a metà.

I dati dell'export meridionale di questo primo trimestre 2026, calato dell'1,1% a fronte del +1,3% nazionale sono il segno evidente di questo divario.

Un versante è europeo, con i Corridoi Ten-T: a che punto siamo?

Il programma attuale prevede il completamento dei 9 Corridoi entro il 2040 e per farlo occorrono 845 miliardi. Il Sud è interessato in particolare a tre corridoi, due



stradali/ferroviario e uno marittimo. Ma il Connecting Europe facility (Cef) prevede 81,4 miliardi nel periodo 2028-2034. Il Pnrr ha rappresentato un impulso importante, ma non può essere considerato sufficiente per colmare un divario accumulato in decenni. Servono risorse aggiuntive: la nostra proposta è di attivare meccanismi finanziari tipo debito/equity, capaci di attrarre risorse pubbliche e private verso infrastrutture di trasporto di merci e persone, reti logistiche, energetiche e digitali strategiche. Un approccio utilizzato in molti grandi programmi infrastrutturali internazionali.

In Italia quali sono le priorità?
Innanzitutto i collegamenti ferroviari, dalla Napoli-Bari alla Salerno-Reggio Calabria, alla Palermo-Catania-Messina. Tratte necessarie per il trasporto passeggeri che per le merci, segmento in cui siamo

sotto la media Ue e che va aumentato per ridurre il trasporto su strada (85% in Italia rispetto a una media Ue del 73%), anche il Ponte sullo Stretto va visto nell'ottica del Corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo. Vorrei sottolineare poi la centralità dei porti: servono opere di ultimo miglio stradale e ferroviario, connessioni con le aree industriali, maggiore intermodalità, digitalizzazione delle procedure doganali e logistiche, oltre a tempi di autorizzazione certi. Azioni necessarie per dare continuità agli investimenti e trasformarli in sviluppo industriale stabile. La legge di bilancio dovrà considerare logistica, infrastrutture, energia e digitale un'unica priorità di politica industriale. È un fattore di crescita e di competitività del paese e la gente, le famiglie e le imprese, lo capiscono: in Italia la logistica vale circa 205 miliardi di euro, pari al 9% del Pil, coinvolge oltre 1,4 milioni di

addetti e quasi 79mila imprese. La crescita si costruisce creando le condizioni perché le imprese possano investire con fiducia.

Il blocco dello Stretto di Hormuz ha accelerato progetti internazionali come il Corridoio Imec, che collega India ed Europa, passando per i paesi del Golfo e il Mediterraneo. Siamo pronti?
Nel Mediterraneo passa il 27% del trasporto marittimo mondiale. Dobbiamo intercettare tutti i programmi in corso che riguardano trasporti, reti energetiche dall'Est come dal Nord Africa. La guerra in Medio Oriente ha evidenziato quanto conti l'efficienza delle reti logistiche internazionali come elemento di sicurezza economica. Per l'Italia e il Mezzogiorno è un'occasione unica: rafforzare le connessioni significa creare le condizioni per crescita e competitività. E dovrebbero capirlo tutte le forze politiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il gap infrastrutturale al Sud genera più costi per le imprese

I ritardi cumulati

Resta il divario nonostante il Pnrr. Le distanze dai mercati del Nord Italia e della Ue

Nei prossimi 15 anni l'Europa avrà un fabbisogno infrastrutturale di circa 10 trilioni di dollari (di cui 33% per i trasporti, 22% energia, 17% energia). Secondo i dati di Confindustria l'Italia avrà un fabbisogno di investimenti tra 1 e 2 trilioni di euro, di cui 550 miliardi solo per il trasporto. La domanda di mobilità negli ultimi 25 anni è cresciuta a dismisura: i passeggeri aerei sono quasi raddoppiati; quelli ferroviari sono aumentati del 47% e la mobilità su auto ha registrato un +26 per cento.

In Italia il settore della logistica vale 205 miliardi di euro, circa il 9% del Pil, coinvolge oltre 1,4 milioni di addetti e quasi 79mila imprese. Ogni milione di euro investito genera circa 2,1 milioni di produzione aggiuntiva. È la terza filiera logistica europea per dimensione. Ma se si fa il confronto con la Germania diventa evidente il gap che c'è da colmare: la Germania movimenta su ferrovia oltre 126 miliardi di tonnellate-chilometro di merci, mentre l'Italia

meno di 23 miliardi. La Germania movimenta quantità di merci molto maggiori su distanze molto più ampie attraverso la ferrovia, rispetto all'Italia. È vero che la conformazione geografica dell'Italia da questo punto di vista non aiuta. Ma è anche vero che il divario che resta ancora molto ampio tra il Nord e il Sud nelle infrastrutture continua a incidere in modo negativo.

Nonostante negli ultimi anni il Pil al Sud abbia mostrato segni di vivacità superiore rispetto al Nord, la cartina di tornasole della mancanza di uno sviluppo in grado di supportare una crescita stabile arriva dall'andamento delle esportazioni. L'export meridionale - a differenza di quello nazionale - ha segnato una battuta d'arresto nel primo trimestre 2026 (-1,1% contro +1,3%): questo significa che la crescita infrastrutturale e portuale del Sud non si sta ancora traducendo pienamente in performance di export. Da questo punto di vista è interessante ripercorrere alcuni passaggi dello studio "Il divario Nord-Sud: sviluppo economico e intervento pubblico" pubblicato nel 2022 da Banca d'Italia mentre prendevano forma gli interventi per il Pnrr, che poi al Sud si sono tradotti più in infrastrutture sociali che non in quelle legate alla mobilità. Nello studio si parla della necessità di ridurre «i gap infrastrutturali del Mezzogiorno, per avvicinarlo ai mercati del Nord Italia e dell'Europa

centrale e sfruttare il potenziale di sviluppo delle sue agglomerazioni urbane - si afferma -. Il contributo economico delle aree urbane nel Mezzogiorno è inferiore a quello del Centro Nord e ancor più a quello delle altre economie avanzate, segnalando l'esistenza di diseconomie ambientali ed elevati costi di congestione. L'insufficiente dotazione di infrastrutture economiche delle aree urbane del Mezzogiorno si traduce sia in costi più elevati per le imprese sia in un più ristretto bacino di interesse, date le difficoltà di accesso ai mercati più lontani».

E ancora: «Importante è il potenziamento dei collegamenti tra le città meridionali per favorire la creazione di una rete di rapporti economici all'interno dello stesso Mezzogiorno e sfruttare la capacità aggregante dei centri principali. Anche il rafforzamento dei collegamenti con il resto del Paese potrebbe ridurre la perifericità delle regioni meridionali nel confronto con le aree core dell'Europa. Il pieno coinvolgimento delle aree urbane meridionali nella rete dei Treni ad Alta Velocità potrebbe favorire l'afflusso di manager a più elevato capitale umano nelle imprese medio-grandi del Mezzogiorno con conseguenze positive sull'adozione di nuove tecnologie e pratiche manageriali più avanzate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Leopoldo Destro. Vice presidente di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo