CORRIERE DELLA SERA

21-OTT-2026
da pag. 1-24 /foglio 1 / 2

Quotidiano - Dir. Resp.: Luciano Fontana
Tiratura: 169927 Diffusione: 204223 Lettori: 1625000 (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario

Data Stampa 6901 Data Stampa 6901
Data Stampa 6901 Data Stampa 6901

L'URGENZA NON VISTA

di **Daniele Manca**

Scaffali vuoti, soprattutto al Sud, blocchi alla circolazione qui e là nel Paese. Ancora una volta si scopre la fragilità di un'Italia che ama intervenire sulle emergenze. E che spesso riesce a risollevarsi e a ripartire con slancio. Ma che fa fatica a comprendere quanto singoli decreti, provvedimenti d'urgenza e via dicendo possono essere utili nei picchi delle crisi. Non certo a gestire nuovi fenomeni, come settori e ambiti complessi. Accade con l'energia. Siamo abituati a entrare in casa o in officina, accendere la luce e i macchinari dando per scontato che l'elettricità arriverà e magari a buon prezzo. Dimenticando però che il 46% di quell'energia è prodotta con gas che non abbiamo e dobbiamo comprare all'estero. E dal quale per forza di cose dovremo staccarci gradatamente nel corso dei prossimi anni riducendo la nostra dipendenza. Ma accade anche con la logistica. Sono quelle attività che permettono di far arrivare dal punto di origine al consumatore le merci. E che ci garantiscono in tempi normali di entrare nei negozi e supermercati e trovare ciò di cui abbiamo bisogno come cittadini. Mentre alle imprese permette di poter contare su forniture e materiali in tempi certi. Dimentichiamo però che quei prodotti, quelle merci per quasi il 90% viaggiano su strade e autostrade.

L'AGITAZIONE DEGLI AUTOTRASPORTATORI E LA STRATEGIA CHE NON PUÒ PIÙ ATTENDERE

BLOCCHI STRADALI, URGENZA NON VISTA

È così che dal finire del secolo scorso a ondate provocate da alta inflazione e alti costi dei carburanti, blocchi di Tir, camion e furgoncini, ci ricordano quell'invisibile ragnatela che assicura i nostri commerci. In dieci anni, secondo i dati Istat, tra il 2014 e il 2024, il traffico merci su strada è aumentato di quasi il 30% (il 29,6%), quello via ferrovia del 13,8%, la metà. Quasi il 98% dei prodotti distribuiti entro i confini italiani sono trasportati via gomma. Questa è la fotografia che ci deve far trarre una prima conseguenza: questo settore va considerato come un'infrastruttura.

E come tutte le infrastrutture, peraltro strategica, andrebbe trattato. A partire dalla conoscenza del settore.

Sarà banale forse, ma in tempi di decretazione di urgenza diventata la norma, vale la pena richiamarsi alla forse più celebre delle «Prediche inutili» di Luigi Einaudi, economista e secondo presidente della Repubblica italiana. La domanda che poneva era semplice quanto troppo spesso anch'essa dimenticata.

Come si può deliberare senza conoscere? Questo era l'interrogativo. E verrebbe da aggiungere senza fornire direzioni chiare. Non si tratta di una malcelata voglia di dirigismo. Semmai l'opposto, tentare di liberare e semplificare. Tanto più quando si accavallano le difficoltà.

All'origine c'è sempre quel caro carburanti, caro energia, che sta complicando le attività economiche. Intervenire con misure tampone ipotizzando che la situazione si normalizzi dopo i bombardamenti decisi da Donald Trump in Medio Oriente con conseguente chiusura di Hormuz e non solo, resta solo una speranza. E comunque le crisi di approvvigionamento sono ormai ricorrenti. Pesano su tutte le filiere, si pensi solo alle serre anch'esse riscaldate a gasolio.

Non possiamo intervenire sulle cause della guerra o su un Putin che non smette di bombardare l'Ucraina. Ma possiamo mettere il Paese in grado di rispondere alle crisi in maniera strutturale. Sull'energia come sui trasporti.

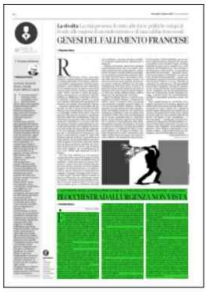
Per la prima volta dopo 12 anni si sono svolti la settimana scorsa a Roma gli Stati Generali dell'autotrasporto. Hanno partecipato le categorie ma anche le strutture dei vari ministeri. Le undici organizzazioni di settore si sono ritrovate su una piattaforma comune. Giuste o sbagliate che siano le varie proposte possono essere considerate almeno una base di partenza?

Etichettarle come corporative avrebbe poco senso. Sicuramente sono espressione di interessi, ma compito della politica è proprio comporre gli interessi che si articolano all'interno della società. Di sicuro non devono essere lasciate cadere per non ritrovarsi in situazioni ancora più difficili.

Se pensiamo, e lo è, che efficienza e modernizzazione del settore sia possibile dobbiamo capire il come. La frammentazione in piccole società spesso persino individuali è uno dei freni. Agevolare la crescita dei protagonisti del settore è una strada? Integrazione, intermodalità con utilizzo di più sistemi di trasporto dalla gomma alle ferrovie alle vie d'acqua, sono obiettivi possibili?

Delle filiere organizzate da Legacoop nell'ortofrutta in alcune Regioni sono riuscite a ottimizzare carichi e spostamenti. Ci sono esempi


CORRIERE DELLA SERA
Si alla stretta su minori e cortei


GENESI DEL FALLIMENTO FRANCESE

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30524 - L.1956 - T.1733

CORRIERE DELLA SERA

21-OTT-2026
da pag. 1-24 /foglio 2 / 2

Quotidiano - Dir. Resp.: Luciano Fontana
Tiratura: 169927 Diffusione: 204223 Lettori: 1625000 (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario

virtuosi di utilizzo dell'elettrico nella micrologistica. Mentre alcune grandi aziende grazie all'utilizzo dei dati hanno realizzato efficienze sulla movimentazione merci e quindi sui consumi importanti. Buone pratiche che possono essere estese?

L'incontro di ieri del ministro dei Trasporti, Matteo Salvini con le associazioni di settore, anticipato di una settimana, non è servito a sbloccare completamente la situazione. Le risorse ci sono, erano già state stanziate a marzo, ma non riescono ad arrivare agli autotrasportatori. C'è stata anche la promessa di un incremento di 60 milioni oltre i 480 milioni previsti.

Un intervento, va detto, sull'onda di un'emergenza. In questo Paese si è fatto del Pnrr una sorta di feticcio. Ma al fondo di quel piano c'era un concetto, un metodo che doveva essere il cuore di quell'esperienza. La capacità, avendo le risorse, di darsi obiettivi, misurarne il raggiungimento in corso d'opera, cambiare percorso se utile. In fondo, tre parole. Conoscere per deliberare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30524 - L.1956 - T.1733