

L'ASSEMBLEA DI FEDERLOGISTICA

L'espansione cinese preoccupa l'Italia «Bruxelles reagisca»

L'allarme lanciato da Rixi: «In Europa troppa burocrazia»
Falteri: «Chi comanda la logistica, controlla interi continenti»

La sovranità economica del futuro non si gioca più soltanto sui confini terrestri, tra i fili spinati o nelle cancellerie diplomatiche, ma tra le banchine dei porti e lungo i corridoi digitali della logistica globale. È un allarme senza sconti, un grido di risveglio per un'Europa troppo spesso distratta da tecnicismi burocratici, quello lanciato dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, dall'Assemblea di Federlogistica a Roma. Il quadro delineato è quello di una vera e propria "guerra fredda" dei flussi, dove l'Italia e il Vecchio Continente rischiano di scivolare inesorabilmente ai margini di un nuovo ordine mondiale dominato da chi possiede le chiavi delle catene di approvvigionamento.

Al centro della preoccupazione c'è l'ombra lunga e sempre più densa della Cina, una potenza che negli ultimi trent'anni ha compiuto una metamorfosi senza precedenti, trasformandosi da gigante continentale, arroccato nelle proprie terre, in un dominatore assoluto dei mari. Pechino non si è limitata a costruire la flotta da guerra più numerosa al mondo in termini di unità; ha agito su un piano più sottile e profondo, acquisendo silenziosamente il controllo di quote che oscillano tra il 40% e il 50% della logistica globale. Un'espansione che va ben oltre i confini cinesi, arrivando a toccare i gangli vitali dell'Occidente.

Questa avanzata è stata sostenuta da una pioggia di finanziamenti statali che hanno permesso al Dragone di acquistare scali strategici e attuare pratiche di dumping aggressivo. Mentre la Cina

gioca secondo le proprie regole, l'Europa resta imbrigliata in un labirinto di vincoli normativi che vietano gli aiuti di Stato, esponendo il fianco a una competizione asimmetrica e brutale. La diagnosi di Rixi trova una sponda drammatica nei dati presentati dal presidente di Federlogistica, Davide Falteri. Siamo di fronte a una rivoluzione ancora poco percepita dall'opinione pubblica, ma destinata a cambiare la nostra quotidianità: la logistica ha cessato di essere un semplice servizio ausiliario, un "trasporto di merci", per diventare il mercato stesso. È l'architrave che determina le scelte geopolitiche dei prossimi decenni.

I numeri, in questo senso, sono eloquenti e quasi vertiginosi: il settore fattura oggi circa 10 trilioni di dollari quasi il 10% dell'intero PIL mondiale – con la prospettiva concreta di triplicare il volume d'affari entro il 2035, superando la soglia dei 30.000 miliardi di dollari. "Chi ha in mano i comandi della logistica controlla non solo le rotte, ma determina la competitività o l'emarginazione di interi continenti", ha avvertito Falteri con una formula che suona come un ultimatum. In questa nuova grammatica del potere, il tempo è diventato la moneta più preziosa, più del petrolio o dei microchip. In quest'ottica, le Dogane non possono più essere considerate meri uffici procedurali o intoppi burocratici, ma variabili critiche di Stato. "Le Dogane non sono procedure, sono tempo. E il tempo è il principale fattore di competitività globale", è stato il mantra dell'assemblea.

Mentre i competitor asiati-

ci accelerano, il viceministro Rixi punta l'indice contro le contraddizioni di Bruxelles, spesso vittima di un idealismo che non fa i conti con la realtà industriale. Il sistema di tassazione ambientale Ets (Emission Trading System) applicato al mare rischia di trasformarsi in un boomerang autolesionista. Invece di incentivare la transizione ecologica, la norma finisce per drenare risorse vitali agli armatori europei, sottraendo capitali necessari proprio alla modernizzazione tecnologica e all'automazione dei porti. Il paradosso è servito su un piatto d'argento: una nave prodotta in Europa oggi costa sensibilmente di più rispetto a una asiatica, spingendo gli stessi operatori europei a riformarsi fuori dal continente, alimentando l'economia dei nostri diretti competitor.

A rincarare la dose è intervenuto Luigi Merlo, presidente onorario di Federlogistica ed ex presidente dell'Autorità Portuale di Genova, che ha evidenziato il paradosso di un'Europa che possiede quattro dei primi cinque operatori mondiali di container. Un patrimonio immenso che però, anziché essere coordinato come un asset strategico unitario, viene ostacolato da normative frammentate. Merlo ha sottolineato come persino gli Stati Uniti stiano cercando faticosamente di recuperare terreno sui processi strategici – monitorando Panama, la Groenlandia e le rotte artiche – dopo aver realizzato la propria debolezza portuale rispetto all'est. L'Europa, invece, fatica ancora a mettere a sistema i propri campioni nazionali, perdendosi in localismi e veti incrociati.



Per non restare schiacciati tra l'incudine americana e il martello cinese, la strada per l'Italia è tracciata, ma richiede coraggio politico. L'adeguamento infrastrutturale non può più essere ostaggio del consenso elettorale a breve termine o delle proteste locali. Rixi ha denunciato apertamente la "paura dei cantieri" che per troppi anni ha bloccato il Paese.

Il governo punta ora a una scommessa ambiziosa: chiudere tutti i corridoi europei entro il 2032, un piano che prevede centinaia di miliardi di investimenti per connettere l'Italia al cuore del continente.

Sulla riforma portuale, Merlo ha però tracciato una linea netta, indicando quella che potrebbe essere la "via italiana" alla riscossa. Pur promuovendo la necessità di una regia unica nazionale per superare i veti delle autorità locali - che in passato hanno sistematicamente "sminato" ogni tentativo di coordinamento - ha avvertito che tale funzione non può essere delegata a una società per azioni privata o semipubblica. Serve, al contrario, un

rafforzamento del Ministero o la creazione di un'agenzia interamente pubblica, un centro di competenza che si occupi di piani regolatori, strategia digitale e supporto tecnico alle autorità di sistema per realizzare le grandi opere.

Il Mediterraneo, che entro dieci anni varrà quasi il 28% del commercio mondiale, offre all'Italia un'opportunità storica, un ritorno al centro del mondo che sembrava perduto. Ma per coglierla serve visione strategica e, soprattutto, la capacità di governare i cambiamenti climatici e tecnologici che minacciano le nostre coste e le nostre infrastrutture.

Se l'Italia non saprà darsi strumenti agili, capaci di competere con la velocità dei porti di Singapore o Shanghai, il rischio è di perdere definitivamente quella competitività che, dai tempi delle Repubbliche Marinare, ha garantito al Paese un posto di rilievo nella storia del mondo. La sfida è lanciata: o l'Italia diventa il molo d'Europa, o diventerà una splendida, ma irrilevante, cartolina del passato.

