

È IL VALORE DEL GAP DI COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE ITALIANE PER RITARDI LOGISTICI

L'inefficienza costa 12 miliardi

SRM nella sua ultima ricerca calcola che in media gli imprenditori italiani devono attendere 19 giorni per esportare e 17 giorni per importare un container rispetto a una media Ue di 11 giorni

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Oggi l'industria logistica italiana deve fare i conti con «un impianto normativo non chiaro e omogeneo», mentre diventa sempre più urgente l'implementazione di «una policy integrata e di lungo periodo del sistema infrastrutturale logistico che colga l'evolversi dello scenario internazionale». Sono queste alcune delle conclusioni riportate nell'ultima ricerca di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), diretto da Massimo Deandreis, intitolata «Logistica e Sviluppo Economico. Scenari economici, analisi delle infrastrutture, prospettive di crescita», che sarà presentata pubblicamente a Napoli martedì prossimo.

MF Shipping & Logistica è in grado di anticiparne alcuni dei passaggi più salienti, fra i quali spicca il dato dei 12 miliardi di euro che rappresenta il gap di competitività per le imprese italiane causato dalle dilatazioni dei tempi di transito delle merci e dai conseguenti costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane.

«In media gli imprenditori italiani devono attendere 19 giorni per esportare e 17 giorni per importare un container rispetto a una media UE di 11 giorni», si legge nello studio di SRM che riporta un dato tristemente noto agli addetti ai lavori: «L'Italia risulta al 24° posto nel ranking mondiale (dati World Bank) per performance logistica (al 15° se consideriamo solo le nazioni europee), nonostante il nostro Paese abbia alcuni settori di eccellenza come ad esempio lo shipping o la portualità».

Per rimediare a questa situazione è necessario avviare una strategia che punti subito «sull'efficientamento del sistema logistico, ottimizzando le risorse finanziarie disponibili e modernizzando l'assetto normativo di riferimento», prosegue la ricerca evidenziando anche una «carezza nella programmazione a livello nazionale e regionale delle infrastrutture logistiche nel nostro Paese» e uno scarso «coordinamento tra i diversi livelli di governo della logistica».

Recenti elaborazioni di SRM insieme a Confindustria mostrano come in Italia per realizzare un'infrastruttura nel settore dei trasporti dal valore di 100 milioni di euro occorrono in condizioni ottimali oltre sette anni, con punte al rialzo

se consideriamo le regioni del Mezzogiorno. A dimostrazione dei limitati finanziamenti pubblici, nello specifico delle opere afferenti al trasporto e alla logistica previste dalla Legge 443/01 Obiettivo, il costo complessivo raggiunge i 363,9 miliardi di euro, a fronte di una copertura finanziaria di poco superiore al 40%.

Eppure l'Italia continua in prospettiva ha di fronte a sé un'importante opportunità economica dell'Italia rappresentata dagli scambi commerciali fra le due sponde del Mar Mediterraneo a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale. «Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale in quanto le autorità locali hanno effettuato molti investimenti in infrastrutture di trasporto e logistica per cogliere a pieno le opportunità offerte dai flussi di merci in transito nel bacino», dicono i ricercatori di SRM che citano anche «gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia)

e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio)».

Per il nostro Paese è arrivato dunque il momento di fare delle scelte precise: «Occorrerebbe puntare alla formazione di un network nazionale costituito esclusivamente da scali ritenuti strategici che abbiano un ruolo e una mission configurati nell'ambito del raggiungimento degli obiettivi complessivi che l'Italia si propone di conseguire», conclude la ricerca specificando come questo valga sia per gli scali marittimi che per gli interporti. «Anche in questo caso occorre rispettare la logica di mercato includendo nella rete nazionale solo quelle strutture caratterizzate da determinate soglie di attività e procedendo alla realizzazione solo di quegli interporti che rispondono a esigenze effettive del mercato». Ma a chi spetta l'onere di fare queste scelte? Superare il modello diffuso attualmente riscontrabile in Italia non è però un compito che si possa attribuire a un unico organismo perché sono troppi e troppo forti gli interessi coinvolti. «Si renderebbe pertanto necessario», si legge ancora in questo studio, «l'intervento di una cabina di regia, che dia un indirizzo unitario agli interventi di modernizzazione del comparto». (riproduzione riservata)



Massimo Deandreis

