



15/10/2013

logistica, porti

Logistica, l'Italia è 24esima nel mondo

di Paolo Bosso

La logistica è importante. Questo si sa. La logistica è bistrattata in Italia visto che non viene considerata un ingranaggio del trasporto da monitorare e aggiornare, ma qualcosa che basta a se stessa, quasi fosse "naturale", quando non lo è per niente. E anche questo si sa. Della logistica in Italia insomma sappiamo molto: tutto ciò che manca, e anche quello che si deve fare per migliorare, ma si preferisce restare così, con tanti camion, poche ferrovie, e troppi porti.

L'occasione per parlare di tutto ciò c'è stata a Napoli, alla sede del Banco di Napoli, nel corso della presentazione dell'ultima ricerca del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, osservatorio di ricerca statistica finanziato dal gruppo Intesa San Paolo. Un'occasione per aggiornare un auditorio composto per buona parte da studenti della Federico II sull'apporto della logistica in Italia. Srm, che ha annunciato l'apertura di un "Osservatorio permanente sull'economia marittima" che monitorerà l'attività del trasporto via mare nell'area, ha snocciolato diversi dati sull'impatto della logistica in Italia.

Quanto vale la logistica in Italia. 200 miliardi di euro, pari al 2,7% del Pil, occupando un milione di persone tra diretti e indiretti. Sono 160.250 le imprese logistiche, di cui però solo il 16,9% sono società di capitale, fattore che sottolinea la loro mancanza di competitività: poche spa, pochi capitali, poca internazionalizzazione.

Quanto traffico c'è nei porti italiani. L'anno scorso hanno movimentato 9,6 milioni di teu (466 milioni di tonnellate), di cui il 46% provengono da scali del Mezzogiorno. Per capire la realtà globale di questi numeri basta confrontarli con uno dei primi porti commerciali europei, Amburgo, che da sola fa mediamente 10 milioni di teu l'anno. E infatti l'Italia è al 24° posto nel mondo secondo la *Logistic Performance Index* (indice della World Bank), perdendo due posizioni rispetto all'anno scorso (la Spagna è ventesima). Sempre per l'LPI, siamo 18esimi nella puntualità delle spedizioni, e questo è un buon risultato. La burocrazia è uno dei nodi più stretti del Belpaese, fatto che si ripercuote nei processi di sdoganamento: ci mettiamo 19 giorni a lasciar andare un container in importazione, 17 all'esportazione (media Ue: 11 giorni), e infatti l'LPI ci piazza al 27° posto nel mondo per le procedure doganali.

Le imprese logistiche del Mezzogiorno. Qui la forma preferita di trasporto è la nave, pari al 62,7% del trasporto totale. In Campania, Sicilia e Puglia risiedono una buona parte delle attività logistiche del Sud, pari al 70,5%. La quota di mercato di queste imprese è passata tra il 2005 e il 2012 dal 18 al 27%.

Dov'è la piattaforma logistica del Mediterraneo? Un dato che esemplifica lo scarso ruolo logistico dell'Italia rispetto agli altri paesi europei viene dal traffico che passa per il Suez, dove transita un buon 80% del traffico marittimo mondiale: solo il 6,3% viene in Italia, il resto va quasi tutto in Nord Europa. Proprio in quest'ultima zona vengono movimentate molte merci destinate all'Italia: circa 440mila teu,

anche se Daniele Testi, direttore marketing del gruppo Contship Italia, ha precisato che in realtà il numero è tre volte superiore. 440mila teu è la quota relativa ai soli contenitori che, sbarcati in nordeuropa, arrivano direttamente in Italia. Se a questi aggiungiamo quelli "spacchettati" e trasportati in altra forma, arriviamo alla cifra di ben 1,5 milioni di teu. Container che, a rifletterci bene, fanno un giro senza senso: partono, per esempio, da Singapore, imboccano il Suez, passano a pochi chilometri dalla Sicilia, circumnavigano l'Europa, approdano ad Amburgo, poi riscendono in treno verso Milano. Sembra illogico, invece è logico perché costa molto meno così.

Al convegno hanno partecipato (e sono intervenuti):

Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli.

Massimo Deandreis, direttore generale SRM.

Anna Arianna Buonfanti, ricercatrice Area Infrastrutture SRM.

Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs.

Ennio Forte, ordinario Economia dei Trasporti dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Guido Grimaldi, direttore commerciale Corporate Truck & Trailer gruppo Grimaldi.

Daniele Testi, Mdirettore marketing gruppo Contship.

Armando De Girolamo, amministratore unico Lotras.