

La logistica “sbanca” le imprese italiane Conto da 12 miliardi

I costi superano dell'11% la media dell'Unione europea
Oggi a Trieste convegno di **Srm** e Istiee con “regia” di **Intesa**

di Massimo Greco

► TRIESTE

In Italia la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda comporta 1,08 giorni in più rispetto ai tempi impiegati in Germania.

Ancora: nel nostro Paese il costo della logistica è più alto dell'11% rispetto alla media Ue, un divario che determina per il sistema imprenditoriale nazionale un maggior costo annuo di circa 12 miliardi di euro.

Non è finita: le incertezze sulle tempistiche di transito fanno sì che solo il 6,3% dei volumi, di passaggio per Suez, venga intercettato dalla portualità italiana. Interessante inoltre “pesare” la consistente differenza tra il valore aggiunto di un container “lavorato” nelle varie fasi logistiche e quello di un container in mero transito: nel primo caso avremo un fatturato stimato in 2300 euro, con un beneficio di 1000 euro per lo Stato e con oltre quaranta addetti impiegati; nella seconda ipotesi il transito fatturerà “solo” 300 euro, con un beneficio di 110 euro per lo Stato e con 5 addetti impiegati.

Un altro spunto di riflessione: il moltiplicatore degli investimenti del trasporto marittimo è pari a 2,53, ovvero ogni 100 euro impiegati se ne ottengono 253 di ricaduta sul sistema economico.

Di questi argomenti, qui rapidamente accennati, si discuterà oggi pomeriggio dalle 15.30 alle 18 nella sala Tessitori della Regione Fvg, situata nella triestina piazza Oberdan. Il convegno si intitola “Trasporto marittimo e sviluppo economico”, è organizzato da **Srm** in collaborazione con l'Istiee e con la “regia” del gruppo **Intesa Sanpaolo**. Tra i relatori Giacomo Borruso

(Istiee), **Massimo Deandrei** e Alessandro Panaro (**Srm**), Bojan Brank (Luka Koper), Giancarlo Miranda (**Banca Koper**), Danilo Stevanato (**Atom**); tirerà le somme Renzo Simonato, direttore generale della Cassa di risparmio Fvg. Insomma, il mondo della ricerca, dell'impresa e del credito a confronto, per capire cosa manchi al sistema logistico italiano per essere all'altezza dei competitori nord-europei. La carenza delle strutture retroportuali, la debolezza dell'intermodalità, la scarsa autonomia finanziaria delle Autorità sono tra i nodi più complicati.

Il dibattito si svolgerà lungo un doppio registro, che incrocia valutazioni più generali sull'area mediterranea e osservazioni invece più mirate sul Nordest italiano.

Dalla relazione di Deandrei, per esempio, traiamo alcuni dati significativi per cogliere la rilevanza economica del settore marittimo-portuale nel versante nord-adriatico. Nel 2012 gli scali di questo scacchiere hanno movimentato 101 milioni di tonnellate, pari al 21,3% del totale nazionale; con 1 milione di teu rappresentano l'11% degli sbarchi/imbarchi containerizzati del Paese. Con 7,7 miliardi di valore aggiunto legato alle attività logistico-marittime il “range” portuale nordorientale copre il 18,7% del dato nazionale; su 800 mila unità impiegate nell'economia del mare in tutto il Paese, 146 mila afferiscono al Nordest (18,3%).

Le imprese del “cluster” marittimo tricolore sono quasi 7 mila, di cui il 20% nell'area nordorientale; il Friuli Venezia Giulia - ricordano i ricercatori di **Srm** in base a statistiche Unioncamere - ne conta 227.





Operazioni portuali nello scalo di Trieste