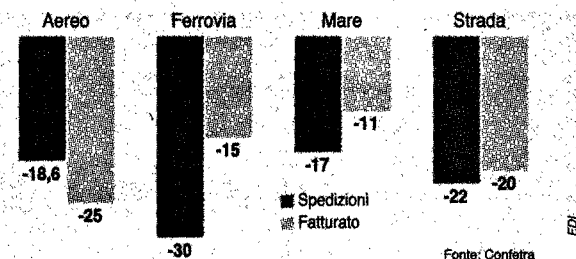


# Logistica: Bankitalia fotografa un sistema al collasso

Nell'analisi presentata a Genova il confronto impietoso con l'estero. Il traffico delle merci vale da solo il 14% del Pil, incide per oltre il 20% sui costi industriali dei prodotti ma grava su aziende e consumatori per quasi 5 punti in più rispetto alla media europea. Le soluzioni: investire su treni e valichi

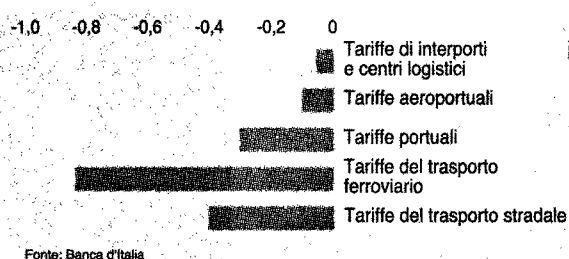
## Il calo dei traffici

Spedizioni internazionali e fatturato; variazioni %



## Costi troppo alti

Valutazione su costi e tariffe della logistica italiana



MASSIMO MINELLA

Genova

Ultimi fra i Paesi del G7, in zona retrocessione nella classifica dell'Unione Europa e solo cinquantanovesima nella graduatoria mondiale. Povera Italia, quando la si legge dal punto di vista della logistica, cioè della capacità di ottimizzare il percorso della merce dal luogo di produzione fino alla sua destinazione finale. L'analisi, impietosa, è della Banca d'Italia che, attraverso l'ufficio studi della sua sede di Genova, ha scattato un'istantanea mortificante sulla situazione del trasporto nazionale, quasi interamente consegnato alla gomma, frammentato fra una miriade di soggetti, spesso in contrasto fra loro, dimenticato dalla politica che non riforma norme e leggi vecchie di decenni. Riflessioni che vanno a margine del documento presentato all'assemblea degli spedizionieri genovesi dalla Banca d'Italia che, com'è costume dei suoi dirigenti, non commenta i numeri, ma li elenca, mettendoli a confronto.

Attingendo all'analisi della World Bank, infatti, la Banca d'Italia ha mostrato come nel Bel Paese i costi della logistica incidano per il 20,6% sui costi industriali complessivi, 4,6 punti in più della media europea. E se vi sembra poco pensate che il business della logistica, per tutti i soggetti che chiama in causa durante il cam-

mino della merce, vale direttamente il 14% del Pil nazionale.

«Non ci sono operatori italiani tra le più importanti aziende di logistica mondiale - spiega il responsabile dell'ufficio studi Enrico Beretta, illustrando i dati salienti di un'indagine preliminare che verrà resa pubblica in autunno - E tra le prime dieci aziende italiane di trasporto e logistica per fatturato, sei sono emanazione di operatori esteri». I motivi? Tanti, a cominciare dalla «estrema frammentazione e dalla scarsa integrazione fra gli operatori» per passare alle «inefficienze nelle singole moda-

lità di trasporto» oltre a «problemi normativi e di programmazione». Gran parte della responsabilità è da imputare a un sistema «monomodale», che privilegia cioè una sola modalità di trasporto (il traffico su strada, al 90%, contro il 79% della media Ue), saturando alcuni assi-chiave del trasporto in Italia, come i valichi alpini che hanno visto moltiplicato per otto il traffico in transito dal '67 al 2007. Soluzioni? I nuovi corridoi ferroviari, la «Berlino-Palermo» la «Lisbona-Kiev», la «Genova-Rotterdam» che comportano però 104 miliardi di investimenti, solo in Italia, mentre a giugno 2009 ne erano stati liberati 75, cantierati 45 e completati 27. Per «stappare» l'Italia vanno benissimo anche i valichi alpini (Frejus, Sempione, Terzo Valico dei Giovi, Brennero) e le piattaforme logistiche.

Anche sondando direttamente il terreno degli operatori, peraltro, il quadro proposto da Bankitalia indica il principale problema infrastrutturale nella situazione ferroviaria, nel congestionamento delle autostrade, negli «allacci

porti-viabilità» e nei «nessi intermodali». Ancora le ferrovie, poi, sono nel mirino per quanto riguarda i costi di utilizzo, visto che «le difficoltà del servizio ferroviario costringono in molti casi e ricorrere a vettori alternativi, fisiologicamente più costosi».

Certo la crisi, in questo momento, non aiuta i trasporti. Pesante è soprattutto la contrazione del traffico dei container nei porti, anelli-chiave della catena logistica: Livorno ha perso il 28%, Trieste il 17,6%, Ravenna il 16,2% seguita dalla Spezia con il 16,1% e Genova con il 13,2%.

«Purtroppo la crisi è stata durissima - commenta Piero Luzzati, direttore generale della Confetra, la confederazione che riunisce tutti gli operatori dei trasporti e della logistica - e, pur avendo toccato il fondo nella prima metà del 2009, non c'è ancora stato l'atteso effetto rimbalzo. Bisognerà attendere qualche mese per comprendere se la crisi potrà considerarsi effettivamente superata».

Insomma, problemi molto reali che gli operatori del trasporto sentono ogni giorno sulla loro pelle. A cominciare proprio dagli spedizionieri genovesi, storici rappresentanti della merce che individuano nella mancanza di un piano nazionale della logistica uno dei più gravi problemi dell'economia nazionale. Da qui nasce appunto la proposta al governo di realizzare un piano della logistica costruito con le associazioni e le federazioni e del trasporto. Appello raccolto dal sottosegretario ai Trasporti **Bar tolomeo Giachino**. «Un piano logistico nazionale per poter tornare a crescere di più in Europa - spiega Giachino - Investiremo su porti, infrastrutture e interporti. E questo porterà anche posti di lavoro». Bisognerà far presto, però, perché la situazione italiana pare ormai insoste-

nibile. «Conosciamo bene i gap infrastrutturali e normativi che mortificano e rendono poco competitiva la logistica italiana - commenta il presidente di Assologistica Nereo Marcucci - Per questo è necessario puntare su tre obiettivi: un Piano generale della logistica; strumenti finanziari di lunghissimo periodo e adeguamento di norme e regolamenti doganali al processo di informatizzazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Siamo un paese monomodale il 90% dei movimenti avviene su gomma**

