

Trasporti, Logistica

Ravenna
04 Ottobre 2014

Migliorelli: "Più logistica contro la recessione"

Per il presidente degli spedizionieri servono investimenti per competere sul mercato globale



04 Ottobre 2014 - Ravenna - "Il porto è un asset strategico per la crescita e competitività del paese e del nostro territorio, che vanta un porto eccellente con evidenti potenzialità di crescita uniche nel panorama italiano.

Formulo considerazioni di carattere generale sulla base anche di elaborazioni presentate nel 2013 da Fedespediti, Federagenti e Assoport, in un documento di indirizzo strategico:

- la storia insegna che la prosperità si è sempre basata sulla efficienza degli scambi commerciali via mare;
- nel mondo l'80% delle merci transita via mare: circa 9 miliardi di tonnellate per un controvalore di 14 trilioni di dollari;
- l'offerta mondiale della flotta mercantile in termini di peso a vuoto è pari a 1,5 miliardi di tons;
- in Italia si movimentano circa 500 milioni di tonnellate di merce e il numero complessivo dei contenitori è pari a 10 milioni di teu;
- i primi 20 porti a livello mondiale hanno movimentato nel 2013 in totale 293 milioni di teu: il primo porto italiano si colloca al 43° posto.

Il cluster marittimo, al quale le nostre imprese di spedizioni internazionali appartengono, ha un peso economico rilevante:

- genera Pil: in Italia secondo recenti studi del Censis è pari a circa 40 miliardi di euro (il 2,6%, mentre è di circa il doppio la media europea);
- 2,37 è il moltiplicatore del reddito: per ogni 100 euro di investimenti o di nuova domanda di servizi, vengono generati 237 euro di ricchezza complessiva per l'Italia;
- 1,73 è il moltiplicatore dell'occupazione: per ogni 100 impiegati dal settore logistico portuale, vengono attivate 173 nuove unità di lavoro nell'economia;

- in Italia, su circa 130 milioni di gettito IVA, il 13% deriva da scambi mercantili.

Pertanto gli investimenti mirati alle infrastrutture portuali, alla mobilità e al trasporto, in un contesto portuale significativo quale quello ravennate, rappresentano una ricetta anti recessiva, ci consentono di competere sul mercato globale e sono un fattore di crescita del nostro territorio.

Si evidenziano alcune criticità sulle quali si deve intervenire:

a) la legge 84/94. Dopo 20 anni gli scenari sono cambiati e pertanto va riformulata affinché si possa rispondere con efficacia e rapidità:

- alle nuove politiche commerciali dei vettori marittimi internazionali indirizzate al gigantismo navale che richiede fondali adeguati. Un porto vive di fondali adeguati alle istanze del commercio mondiale e muore di fondali insufficienti!;

- alle necessità dei grandi global logistic providers, che sono alla ricerca di scali in cui le merci vengono velocemente immesse sul mercato: con procedure semplificate e tempi certi; con adeguata dotazione di collegamenti stradali e ferroviari nazionali ed internazionali per competere con le tempistiche e le infrastrutture dei porti che concorrono sui nostri mercati (Koper ha oltre 100 collegamenti ferroviari nazionali e internazionali);

- alle necessità organizzative e finanziarie delle autorità portuali che potrebbero essere strutturate come società per azioni, sul modello sperimentato del nord Europa, dotate quindi di autonomia di diritto privato, autonomia finanziaria e decisionale per quel che concerne la manutenzione (e quindi i dragaggi) e la riqualificazione del porto in cui esercitano la propria autorità.

b) la semplificazione normativa e il superamento delle inefficienze conseguenti alla eccessiva burocrazia che rallenta l'import/export:

- 1 giorno di ritardo in media nel transito di un prodotto corrisponde a una flessione del commercio di almeno l'1%: tra l'Italia e i paesi del nord Europa c'è una differenza di diversi giorni nelle tempistiche import export. E' stato stimato che in Italia, ogni giorno di ritardo, comporta un danno alla voce commercio internazionale pari a 7,5 miliardi di euro l'anno. Lo sportello unico e lo sdoganamento in mare, in corso di sperimentazione e perfezionamento, potranno dare un contributo significativo alla circolazione efficiente delle merci;

- vanno riviste una serie di norme che seppur recenti, hanno appesantito il settore della logistica, rendendoci non competitivi rispetto ai partner europei.

c) nodi e connessioni inadeguati, oltre alle lungaggini per la immissione sul mercato delle merci, si stima che facciano perdere all'Italia circa 440.000 teu all'anno, a favore dei porti del Nord Europa: ad esempio è ridicolo che un container vada da Port Said a Monaco attraverso Rotterdam percorrendo oltre 3000 km in più e immettendo il 52% in più di CO2. Sull'argomento, un recente studio di Confetra, ha evidenziato che il costo della logistica "tradizionale" italiana è maggiore dell'11% rispetto alla media europea, con un aggravio per il sistema stimabile in circa 12 miliardi di euro.

d) le infrastrutture per la mobilità e il trasporto. Su 134 paesi analizzati dal world economic forum siamo al 54° posto per la quantità e al 73° posto per la qualità delle infrastrutture. Questa situazione si riflette sulla classifica della performance logistica che nella elaborazione della World bank ci vede al 24° posto.

Marco Migliorelli
Presidente Associazione Spedizionieri

