

CONFINDUSTRIA. Grido di allarme di viale dell'Astronomia sulle inefficienze del sistema

«La logistica al ralenti»

Poco outsourcing e offerta polverizzata costano al Paese 7,5 miliardi



Esternalizzazioni al lumicino che però potrebbero offrire margini di crescita interessanti sebbene lontani dai picchi degli altri Paesi Ue

Una logistica debole, affaticata da una concorrenza europea e mondiale grintosa, che paga in termini di costi, elevatissimi, il suo conto in moneta competitività. È questo il bilancio tracciato da Confindustria, nel corso della Giornata per la logistica, organizzata a Roma il 1° febbraio scorso. Il conto è salato: per il vicepresidente Emma Marcegaglia è stimato per il sistema Paese in 7,5 miliardi l'anno che per l'intera Europa a Quindici si tradurranno nel 2010 in 80,2 miliardi di maggiori costi. Nel puntare il dito contro una Finanziaria «deludente per i tagli alla legge obiettivo» viale dell'Astronomia ha presentato al Governo e alle istituzioni e agli operatori la sua «ricetta» per uscire dall'angolo e rilanciare i modelli organizzativi d'impresa. Tra questi scelte precise nella costruzione di nuove infrastrutture con un elenco di priorità urgenti, attuazione della liberalizzazione dell'autotrasporto, sviluppo competitivo dei servizi ferroviari, salvaguardia del posizionamento nazionale aereo sulle rotte internazionali, incentivi nazionali al combinato, progetti pilota per la sperimentazione di filiera delineati nel Patto per la logistica, snellimento normativo e burocratico.

Il dossier di Confindustria – un volume di 160 pagine – parte dall'analisi dei talloni d'Achille del sistema. Al centro il comparto logistico, «azzoppato» sia sul fronte della domanda che da quello dell'offerta. Nell'evidenziare «evidenti ritardi dal lato della domanda, in corrispondenza di una propensione all'outsourcing ancora piuttosto scarsa da parte delle imprese manifatturiere», lo studio evidenzia anche che «dal lato dell'offerta prevalgono operatori che per tipologia e dimensione non sono ancora in grado di rispondere

adeguatamente alle esigenze logistiche moderne e una dotazione infrastrutturale nella quale, dopo diversi anni di mancati investimenti, presenta una serie di lacune da superare rapidamente secondo precise priorità». Citando alcuni dati (anno 2003) contro il tasso di terziarizzazione dei servizi logistici in Gran Bretagna pari al 39%, seguito dal 30% della Francia e dal 27% della Germania, l'Italia fa il fanalino di coda con soltanto il 15% di outsourcing in questo settore. «Ma ancora rilevanti sono le prospettive di crescita dell'outsourcing della logistica, rispetto alle quali il nostro Paese resterebbe comunque a sensibile distanza dai principali partner dell'Ue con una previsione che la porterebbe solo al 24% di terziarizzazione».

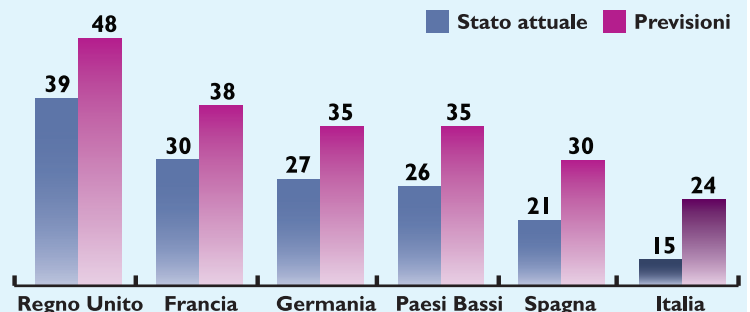
Uno scenario a tinte fosche anche per quel che riguarda l'offerta di servizi in questo settore dove «gli operatori nazionali rimangono legati a tipologie di servizio tradizionale e forniscono generalmente solo trasporto e non ancora servizi di logistica interna integrata». La conseguenza è una progressiva ma incessante cannibalizzazione del mercato da parte dei giganti stranieri «anche perché una parte crescente delle imprese manifatturiere nazionali necessitano di servizi di tipo evoluto».

Senza contare il fenomeno delle acquisizioni interne operate da competitori esteri. Secondo uno studio Nomisma-Federtrasporto tra il 1992 e il 2005 nel settore logistico sono state 43 le acquisizioni straniere in Italia, contro le 13 italiane all'estero. Tra i punti di debolezza segnalati da Confindustria c'è il settore del trasporto su strada «estremamente frammentato e poco competitivo rispetto alla concorrenza estera». Una situazione di «sotto-capitalizzazione» del settore che è «anche il risultato di una politica di regolamentazione del settore per lungo tempo difforme rispetto agli orientamenti comunitari»: contingentamento dell'offerta e «rigido controllo delle tariffe». E proprio in relazione alla recente deregulation viale dell'Astronomia ha definito «storica» la riforma attuata dal Governo con l'abolizione dei prezzi cosiddetti a forcella.

Secondo gli utenti e gli operatori della logistica il primo problema tutto italiano è ancora legato alla competitività. Nell'indagine svolta sul sito Internet (campione di circa 240 imprese, di cui 2/3 di utenti) il 69,4% degli operatori e il 50,7% degli utenti la-

TERZIARIZZAZIONE, ITALIA CENERENTOLA

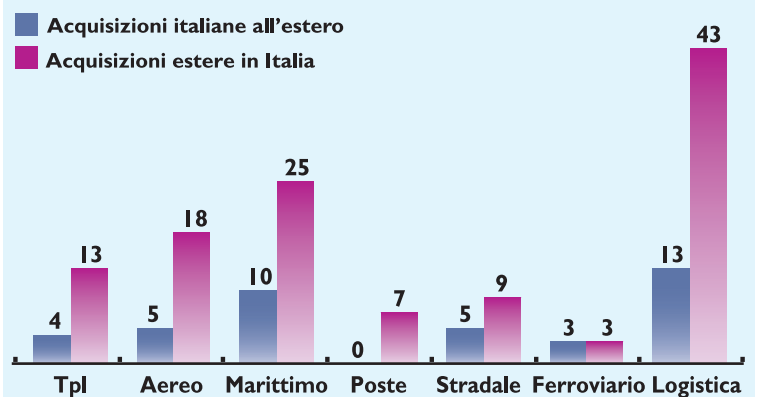
Stato attuale e margini di crescita della logistica merci in conto terzi



Fonte: elaborazioni Confindustria su dati Kpmg e Datamonitor, 2003

SHOPPING, VINCE LO STRANIERO

Le acquisizioni di imprese di trasporto e logistica (1992-2005)



Fonte: elaborazioni Confindustria su dati Federtrasporto, 2005

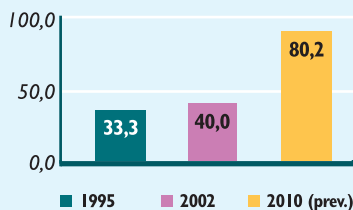
menta un freno nella regolamentazione dei mercati, in termini di scarsa liberalizzazione e concorrenza, per un totale di 50,7% del panel intervistato. «Per i primi – spiega lo studio – si tratta non solo di esigenza di parità di condizioni competitive, all'interno del proprio segmento e negli altri, ma anche di efficienza da reperire lungo tutta la catena logistica». Al secondo posto nella «classifica» delle criticità c'è la pianificazione del territorio (42,8% complessivo, 48,2% degli operatori, 39,6% degli utenti). Un aspetto «che coinvolge direttamente due elementi fondamentali della logistica legati all'infrastrutturazione: quella complessiva e quella direttamente a servizio dell'attività logistica, come interporti, retroporti, piattaforme, spazi urbani dedicati alle funzioni di scambio e di lavorazione dei flussi». Pastoie normative e vincoli burocratici sono indicati dall'indagine come il terzo motivo di

problematicità (37,6% del totale, 64,7% degli operatori, 37,6% degli utenti). «La segnalazione – spiega Confindustria – indica soprattutto l'esigenza di rivedere gli attuali schemi negoziali, che risultano spesso incapaci di regolare, su basi accettabili da tutti i contraenti e in modo omogeneo e allo stesso tempo flessibile, la notevole variabilità delle configurazioni possibili nell'attività logistica». Tra i buchi neri del sistema infrastrutturale, oggetto anche in questo caso di un questionario al campione di imprese, la palma per inefficienza va alla rete stradale (78% degli intervistati) «con particolare riferimento alla congestione delle reti autostradali e di quelle urbane». Critiche anche le condizioni dei terminal ferroviari (37%), valichi alpini (32%), porti (29%), piattaforme logistiche (22%), interporti (18%). ■

FLAVIA LANDOLFI

COSTI DELLA UE A 15

Dati in miliardi di euro

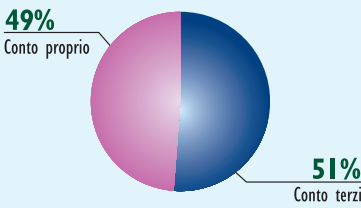


Fonte: elab. Confindustria su dati Commissione europea

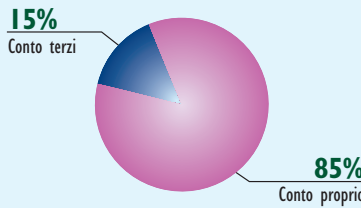
ITALIA FAI DA TE

L'outsourcing nei due settori rilevanti

Outsourcing nei trasporti



Outsourcing nella logistica



Fonte: elab. Confindustria su dati Confetra, 2002

La logistica urbana sbarca al centro-sud. Sarà Frosinone la prima città meridionale ad attivare un progetto di city logistics sul modello di Padova e Parma. Ma questo non è l'unico primato del C-dispatch (Clean-Distribution of good in specimen areas at the last mile of the intermodal transport chain) che al suo attivo può vantare 700mila euro provenienti dal programma comunitario Life, uno strumento finanziario dedicato esclusivamente all'ambiente, per la prima volta rivolto al Lazio e a un progetto di sviluppo industriale legato alla logistica.

L'altro 50% dei fondi, fino a un totale di 1,4 milioni di euro,

E la city logistics riparte dal Lazio A Frosinone il primo test del Sud

sono stati messi in campo dagli altri partner. In primis, la provincia di Frosinone e l'Asi (consorzio di sviluppo industriale di Frosinone). Seguiti dalla Fit (Finanza innovazione e trasporti) che ha firmato anche i progetti di logistica urbana di Padova e Parma e il Cras, centro romano di ricerca e applicazione dello sviluppo sostenibile, ideatore del progetto. Seguono Italmondo, il Wwf e Geoslab.

Il test, partito nella fase di

studio e progettazione già da ottobre, verrà presentato ufficialmente nel corso di un convegno il prossimo 16 febbraio a Frosinone, e arriverà alla fase pilota entro giugno prossimo per una durata di 15 mesi, ovvero fino ad ottobre 2007.

«Il sistema, attraverso un servizio sperimentale di piattaforma logistica di smistamento delle merci – afferma il presidente della Provincia, Francesco Scalia, – prevede l'ottimizzazione dei per-

corsi e dei carichi per la distribuzione delle merci nell'area pilota con l'ausilio di mezzi a ridotto impatto ambientale e con il supporto di un sistema telematico che consenta la comunicazione tra tutti gli operatori coinvolti».

Per la fase pilota, l'area interessata sarà quella commerciale di Frosinone, ma l'obiettivo finale è quello di abbattere del 30% le emissioni di Pm10 nell'intera provincia, considerando che nel 2003 sono stati registrati 147 su-

peramenti del valore limite delle polveri sottili previsto per legge e 110 nel 2004.

La piattaforma logistica, gestita dal nascente interporto di Frosinone (Sif), sarà dislocata ai margini della città e informatizzata con un sistema di smistamento dei flussi, elaborato dalla Geoslab.

Sulla tipologia dei veicoli lavora la Cives, la commissione italiana per i veicoli elettrici. Considerando la morfologia del territorio però con ogni probabilità verranno impiegati anche veicoli a metano per le consegne nella zona alta. ■

DEBORAH APPOLLONI