

STUDI E RICERCHE SUL TERMINE DELLA CRISI



QUESTIONE DI DEBOLEZZA

Come esce la logistica italiana dallo tsunami economico che ha colpito il mondo? Mentre le imprese di autotrasporto chiudono e quelle manifatturiere risparmiano, gli esperti concordano su un punto: quella che doveva essere un'opportunità per ristrutturare il settore ha solo fiaccato ancor più il sistema

TOP TEN DEL TRASPORTO E LOGISTICA IN ITALIA

Paese	Azienda	Paese	Fatturato (milioni di euro)
DE	DHL Group (Deutsche Post)	Germania	16.940,7
EX	Ceva Group	Usa	16.400,2
EX	TNT Group	Olanda	899.945
MT	Bartolini		821.733
MT	Savino Del Bene		791.306
MT	Saima Avandero	Danimarca	742.144
MT	Kuehne+Nagel	Rep. Ceca	509.331
MT	Schenker Italia	Germania	485.895
EX	EPS	Usa	469.729
DL	Arcese		465.586

Fonte: Confetra

«La crisi ha spezzato la catena logistica». È perentorio **Rocco Giordano**, docente di Economia dei Trasporti a Salerno, ma soprattutto responsabile dell'Ufficio studi e ricerche dell'Albo degli autotrasportatori, un osservatorio dal quale leggere gli effetti della crisi globale sull'autotrasporto e la logistica italiana è come puntare il telescopio spaziale Hubble sul palazzo di fronte. Ma di telescopi, in questa fase vitale di uscita dalla crisi, la logistica italiana ne ha addosso tanti, in una sorta di gara a colpi di rilevazioni e di dati statistici, spesso contraddittori, talvolta confusi, mai risolutivi, nell'affannosa ricerca non tanto degli effetti della crisi, quanto dei passi da compiere per uscirne positivamente.

IL J'ACCUSE DI BANKITALIA

Perché uscire dalla crisi con una logistica ristrutturata - e la logistica pesa per il 14% sul PIL - permetterebbe all'economia nazionale un risparmio medio del 20-25%. Il dato viene da una fonte autorevolissima: la Banca d'Italia. Lo ha presentato, a fine marzo, **Enrico Beretta**, senior economist della sede genovese dell'istituto, all'assemblea annuale di Spediporto, ricordando che in Italia i costi della logistica sono più alti che altrove, incidendo per il 20,6% sui costi industriali, ben 4,6 punti più della media europea. E che in Italia, l'outsourcing logistico rappresenta solo il 15% della spesa totale, riducendo così di molto le possibilità di risparmio ottenibili attraverso la terzianizzazione di questa funzione.

Bankitalia punta il dito su una serie di variabili, a cominciare dal gap infrastrutturale sugli assi principali, dove le ferrovie non sono in grado di fornire un servizio competitivo, le autostrade sono intasate, le connessioni con i porti carenti. Ma sotto accusa è soprattutto la frammentazione degli operatori logistici. «Non ci sono più operatori italiani tra le

più importanti aziende di logistica mondiale», ha incalzato Beretta, «mentre tra le prime dieci aziende italiane di trasporto e logistica, per fatturato, sei sono emanazione di operatori esteri».

Il riferimento è alla classifica 2008 per fatturato stilata da Confetra, dove i primi tre posti sono saldamente occupati dalla tedesca DHL (Deutsche Post), dall'americana Ceva e dall'olandese TNT, mentre la prima azienda italiana è Bartolini, con un fatturato di 821 milioni di euro che è esattamente la metà di quello di DHL. Dopo Bartolini, il quinto posto è di Savino del Bene e il decimo di Arcese. Tutti stranieri gli altri: la danese Saima Avandero, la ceca Kuehne+Nagel, la tedesca Schenker e l'americana UPS. Tutte, comunque, imprese di movimentazione, di spedizione e di logistica: per trovare la prima di solo autotrasporto, bisogna scendere al 18° posto dove il gruppo dei fratelli Foppiani fattura soltanto 241 mila euro.

14 MILA AZIENDE IN MENO

Segno - come dicono tutti da anni - che la via d'uscita per l'autotrasporto e l'economia nazionali è la trasformazione in aziende di logistica? Probabile, certo è che tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare. E l'Associazione italiana ricostruttori pneumatici (Airp), elaborando i dati dell'Albo Autotrasportatori e quelli dell'Automobile Club d'Italia, ha scoperto che tra il 2008 e il 2009 (quindi in piena crisi) sono sparite ben 14 mila delle 177 mila aziende di autotrasporto iscritte all'Albo. Sembra però difficile, come sostiene l'Airp, che si tratti di una tendenza verso l'aggregazione dei padroncini: gli incentivi stanziati lo scorso anno dallo Stato per favorire l'accorpamento delle imprese hanno ottenuto un numero di richieste che si può contare sulle dita di due mani, mentre è più probabile che i dati indichino la chiusura tout court delle imprese più piccole, impossibilitate a sostenere i costi della crisi, come dimostra un altro dato calcolato

di Umberto Cutolo

dall'Airp: l'aumento del numero di veicoli (5 mila unità i 5 anni) e il rapporto veicolo/azienda passato da 2,18 a 2,82. In realtà, se consideriamo che 48 mila delle imprese iscritte all'Albo hanno zero veicoli, il rapporto vero sale a 3,99 mezzi per azienda.

LE IMPRESE SI DIFENDONO

Niente ristrutturazione, ma solo chiusure, dunque, per l'autotrasporto. Ma anche le imprese produttrici di beni, sotto i colpi della crisi, non si sono comportate diversamente. Un attento studio a campione dell'Isfort su 400 aziende manifatturiere ha messo in luce l'atteggiamento «difensivo» del sistema di fronte alle difficoltà: quasi l'80% ha registrato un ridimensionamento importante dei flussi di merce in entrata e uscita. Ma anziché cogliere nella crisi un'opportunità **hanno scelto la via dei tagli** soprattutto nel comparto logistico: il 34,2% ne ha ridotto gli addetti e il 42,9% ne ha diminuito i costi, con il risultato, da una parte, di far abbassare i prezzi (38,1%) per la diminuzione della domanda ma, dall'altro, di contrarre il numero dei fornitori di servizi logistici (37,5%).

Più esplicitamente, secondo le rilevazioni Isfort, solo il 22,8% delle imprese ha cercato di considerare la crisi un'opportunità, cercando magari (8,4%) nuovi mercati, o puntando sull'innovazione di prodotto, processo e strumentazioni tecnologiche. Gli altri, la maggior parte, hanno ridotto personale o impianti (41,7%), hanno cercato di mantenere lo status quo (15,0%) o hanno internalizzato (6,9%) le attività logistiche.

UN SISTEMA SEMPRE PIÙ DEBOLE

«Per ripartire», chiosa Giordano, «è necessario l'intervento della logistica pubblica: quella privata, da sola, non ce la può fare». Ma pubblico o privato, con le aziende di autotrasporto più piccole che chiudono, le imprese manifatturiere che tagliano sulla logistica, più che di un settore in via di ristrutturazione, sembra la fotografia di un sistema già debole prima della crisi, che le difficoltà hanno soltanto ulteriormente indebolito. «L'impressione», scriveva amaramente soltanto pochi mesi fa Mariano Bella, direttore dell'Ufficio studi di Confcommercio, «è che l'Italia non disponga dei mezzi per uscire presto e bene dalla recessione. Perché non li aveva neppure prima della crisi».

PARCO VEICOLARE AZIENDE ITALIANE (invece)

anni	Veicoli totali	Imprese iscritte Albo	Veicoli x azienda
2005	425.016	195.052	2,18
2006	437.870	183.737	2,38
2007	447.870	177.936	2,52
2008	456.070	177.314	2,57
2009	461.437	163.714	2,82

Fonte: Elaborazione Airp su dati Albo autotrasportatori e Aci

COME HA REAGITO LA LOGISTICA ALLA CRISI (di U. Giordano)

	Riduzione	Nessun effetto	Aumento
Movimentazione merci	79,3	15,9	4,8
Giacenze scorte magazzino	50,8	26,7	22,5
Peso costi logistici	42,9	34,8	22,2
Peso servizi logistici	38,1	43,8	18,0
N° fornitori servizi logistici	37,5	49,5	12,9
N° addetti logistica	34,2	64,0	1,8
Intermodalità/Lunghe percorrenze	18,9	68,2	12,9

Fonte: Isfort, 2009

Freddo polare alle temperature più elevate. La refrigerazione efficace della linea Cool Liner Duoplex.



www.krone-trailer.com
Realtrailer s.r.l. • Tel.: +39 0376 536809 • info@realtrailer.it