

# I costi troppo alti riducono la competitività

Secondo una ricerca del centro studi Confetra i trasporti nel nostro paese pesano per un 11% in più rispetto agli altri paesi europei. Le cause sono tante e vanno dall'eccesso di burocrazia all'individualismo delle imprese spesso restie a collaborare tra loro. La necessità di affidare le operazioni in outsourcing

STEFANIA AOI

Milano

In Italia è in corso una battaglia per la competitività. Per vincerla è necessario puntare soprattutto sulla logistica. Materia sin dall'antichità indispensabile persino agli eserciti per non perdere le guerre. Così oggi: le aziende che si muovono male e con mezzi insufficienti o costosi, perdono rispetto alle concorrenti meglio organizzate. Secondo una ricerca del Centro Studi Confetra-A. T. Kearney nel nostro paese il costo della logistica è maggiore dell'11 per cento rispetto alla media europea, con un gap di competitività del sistema stimabile in circa 12 miliardi di euro (secondo il piano nazionale della logistica si arriva a 40 miliardi tenendo conto del problema della congestione del traffico e dei tempi di attesa di carico e scarico).

Ciò che non va è l'eccesso di burocrazia, la scarsa organizzazione, l'individualismo delle imprese che di rado collaborano tra loro per abbattere i costi di trasporto e distribuzione. «In Italia il traffico di container per esempio impiega 20 giorni per l'esportazione e 18 per l'importazione. In Da-

nimarca 7 e 5 giorni — spiega il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino — Il confronto peggiora se si aggiunge che a casa nostra occorrono 17 procedure doganali per un totale di 71 documenti». Tutto ciò ha effetti negativi anche a livello occupazionale. Se in Germania nella logistica lavorano 2 milioni e mezzo di persone, da noi sono appena 800 mila. Tutti segni che le cose non vanno per il verso giusto. Eppure eliminando le inefficienze della logistica si possono recuperare — secondo i dati Confetra — otto miliardi di euro. Il piano nazionale della logistica, che il governo sta presentando a tappe in tutto il Paese, mira a riconquistare terreno, e prevede di introdurre misure come lo sportello unico doganale per accorciare i tempi. L'obiettivo è recuperare in efficienza, creando le condizioni per l'aumento dei volumi di merce movimentata dal sistema nazionale dei trasporti.

Certo anche le imprese devono darsi da fare. In Italia prevalgono le aziende di piccola e media dimensione che utilizzano

trasporti leggeri, con alti costi della logistica. Oltre ai ben noti problemi infrastrutturali infatti la maggior parte dei guai arrivano da una tendenza all'individualismo che risulta un ostacolo all'aggregazione delle Pmi, che hanno in comune il territorio (tipico l'esempio dei distretti) o la catena di distribuzione. Anche qui qualcosa si muove: il piano nazionale della logistica promette incentivi a chi affida la gestione in outsourcing. E ancora le aziende più grandi sempre più spesso esternalizzano soprattutto le operazioni di trasporto e di magazzino. Lo rivela una ricerca della Sda Bocconi e di Accenture sullo stato dell'arte del settore che ha esaminato un campione di aziende italiane e multinazionali con fatturato di oltre 50 milioni di euro operanti nel food & beverage, forniture di servizi logistici, farmaceutico, retail. Le aziende danno in outsourcing le attività di trasporto e magazzino, che rappresentano il 90 per cento dei costi logistici e incidono sul fatturato dal 2 al 7 per cento. Nel prossimo triennio inoltre si esternalizzerà un 10 per cento.

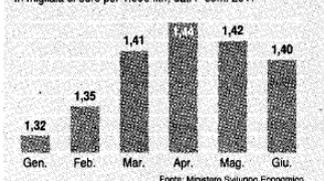
Ciò che manca però è la collaborazione tra imprese, ad esempio per trasportare su uno stesso mezzo le merci di

società diverse. «Gli operatori logistici vogliono diventare veri e propri orchestratori della supply chain. Con grandi vantaggi per le aziende che potrebbero per esempio eliminare tutta una serie di costi fissi e diventare più flessibili», spiega Enzo Baglieri, responsabile della unit "Operations and technology management della Sda Bocconi". «La logistica sta diventando un fattore determinante per la com-

petitività — dichiara Paolo Mondo responsabile della supply chain di Accenture — E' necessario che le aziende comprendano però l'importanza dell'outsourcing anche per quelle attività come le fasi finali dei processi di assemblaggio e distribuzione e la pianificazione dei flussi. In Francia, ad esempio, quattro società di cosmetici e prodotti per il corpo, utilizzando un unico vettore in comune e affidando a noi la gestione a logistica hanno potuto migliorare il servizio di un 5%, hanno ridotto gli oneri di magazzino del 15% e in totale sono stati percorsi 300 mila chilometri in meno, con benefici anche per l'ambiente. In Italia invece c'è ancora troppa diffidenza e i produttori non collaborano tra loro».

## La corsa del prezzo del gasolio

In migliaia di euro per 1.000 litri, dati 1° sem. 2011



Nonostante la leggera frenata di giugno, anche i forti rincari del prezzo del gasolio sono causa dei costi troppo alti dei trasporti

© RIPRODUZIONE RISERVATA