

La logistica strategica in Italia

Lunedì 06 Febbraio 2012 06:00

Una ricerca del Politecnico di Milano mostra che nel segmento della ‘strategic contract logistics’ (vale a dire l’outsourcing di un processo logistico completo, comprensivo almeno delle attività di trasporto e stoccaggio) i primi cento operatori controllano oltre i due terzi del mercato.

Secondo l'Osservatorio sulla Contract Logistics del Politecnico di Milano in quest'area di business, dove 72 operatori su 100 sono italiani anche se la loro quota di mercato è inferiore al 50%, **i principali settori d'attività** sono l'automotive, l'alimentare, il retail, l'elettronica e gli elettrodomestici. Attualmente, **il grado di penetrazione della logistica conto terzi evidenzia grandi opportunità di crescita, perché appare un 46% di mercato potenziale ancora non raggiunto e un 29% attualmente servito con modelli di outsourcing di attività logistiche elementari** (per esempio, solo il trasporto su strada).

L'eccessiva frammentazione degli attori che compongono la catena logistica è stata considerata un punto di debolezza anche dal campione di spedizionieri interpellato dalla Banca d'Italia nello studio intitolato “Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione”. Secondo gli aderenti a Spediporto e Fedespedi, **i problemi attinenti l'organizzazione della catena logistica sono riconducibili a scarsa programmazione delle attività, ridotto ricorso all'outsourcing, insufficiente integrazione tra gli operatori e, appunto, un'eccessiva frammentazione del mercato. Ciò risulta penalizzante rispetto alle realtà estere, dove esistono grandi gruppi totalmente integrati che seguono l'intero ciclo della merce.**

L'indagine della Banca d'Italia era volta ad approfondire **i motivi della complessiva debolezza del comparto logistico nazionale**, che condiziona la competitività del sistema-Italia. **Per quanto riguarda le infrastrutture, gli operatori riterrebbero utile il completamento degli assi ferroviari in grado di connettere il Paese alle principali direttrici di traffico europee nonché assicurare un efficace collegamento fra il Nord e il Sud della Penisola, mentre in ambito locale si dovrebbero migliorare sia le connessioni tra aree portuali e viabilità ordinaria, sia il funzionamento dei nessi intermodali tra le diverse forme di trasporto.** Inoltre, sono molti i casi in cui il comparto ferroviario è poco attraente, costringendo gli operatori a un uso del trasporto stradale superiore a quello desiderabile. Un'altra criticità è dovuta alle pratiche doganali che risultano lente, onerose e diversificate sul territorio, con risvolti negativi per la competitività internazionale del settore logistico.

“Una considerazione trasversale che emerge dall'insieme dei contatti intercorsi con gli operatori è che **l'efficienza complessiva del sistema** fa perno in misura determinante sulle **interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto (ossia sulla capacità di sviluppare un autentico sistema intermodale)**, e sulla capacità del paese di considerarlo, programmarlo e gestirlo come un ‘tutto unitario’, alla stregua di quanto avviene in realtà estere più efficienti. Da questo punto di vista, il nostro Paese ha ancora molta strada da percorrere».

Nicola Capuzzo