

Le idee

## PORTI, CONNETTERSI PER COMPETERE

Pietro Spirito



Laureato in Scienze politiche alla Federico II, manager, Pietro Spirito è presidente della Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale

**D**a ormai più di un decennio, la Banca Mondiale pubblica ogni due anni un rapporto sull'indice di performance logistica, che mette a confronto più di 160 nazioni allineando sei misuratori di efficienza: le operazioni doganali, la dotazione di infrastrutture, la connettività marittima, la qualità dei servizi logistici, i tempi di attraversamento delle merci, la tracciabilità degli itinerari.

E' uscita in questi giorni la sesta edizione del rapporto, dalla quale possiamo trarre una serie di indicazioni sullo stato della logistica nel 2018. Intanto, vale la pena di sottolineare che le transazioni connesse al ciclo logistico ammontano a 4,3 trilioni di dollari all'anno, e costituiscono parte sempre più rilevante dell'economia internazionale, non solo per la formazione della ricchezza ma anche per la gerarchia del vantaggio competitivo.

In questi anni la centralità della logistica è diventata sempre più visibile, per gli operatori del mercato e per gli attori delle politiche economiche. Il confine tra manifattura e logistica si è progressivamente reso meno marcato. Il commercio elettronico sta cambiando in modo drastico le nostre abitudini quotidiane. Sono questioni sempre meno astratte, che entrano nella nostra vita di ogni giorno, ad esempio quando ordiniamo sempre più prodotti da Amazon.

Nella classifica sull'indice logistico internazionale, la Germania si conferma nel 2018 al primo posto. Lo ha conquistato nel 2014, mentre era quarta nel 2012: i tedeschi sono in testa su tutti gli indici, ad eccezione per quello della connettività marittima, dove si collocano al quarto posto della graduatoria. Non è un caso poi che siano il Paese con il maggior surplus di bilancia commerciale al mondo. La Svezia, nel corso degli stessi

anni, ha guadagnato una serie rilevante di posizioni: è partita dalla tredicesima posizione nel 2012, ed ora è seconda nella graduatoria.

Se guardiamo sempre alla vetta della classifica, altri miglioramenti significativi sono stati registrati dall'Austria (dal ventiduesimo posto del 2014 al quarto del 2018) e dal Giappone (dalla dodicesima posizione del 2014 alla quinta del 2018). Peggiorano invece le performance di Singapore, che era primo nel 2012 ed ora è settimo, e dell'Olanda, che passa dal secondo posto del 2014 al sesto del 2018.

Tra i primi 10 Paesi del ranking internazionale, otto sono europei: fanno eccezione proprio Singapore e Giappone. Gli Stati Uniti sono al quattordicesimo posto, molto penalizzati dai tempi di resa. E l'Italia? Nel 2018 siamo al diciannovesimo posto nella graduatoria mondiale, con un punto di minore competitività per la qualità e le competenze logistiche, settore nel quale ci collochiamo al ventiquattresimo posto; il migliore posizionamento lo otteniamo, al contrario degli Stati Uniti, proprio nei tempi di resa, dove siamo al diciassettesimo posto della classifica.

Ci collochiamo al dodicesimo posto tra i Paesi europei: una posizione che non risulta allineata con la nostra posizione quale secondo Paese manifatturiero del vecchio continente. La logistica ci condiziona dunque come elemento che frena la nostra competitività. Per il Mezzogiorno questo vale ancor di più, in quanto - alla scarsa densità della produzione industriale - si aggiunge anche la maggiore difficoltà nel raggiungere i mercati internazionali di sbocco. Proprio per questa ragione la partenza delle zone economiche speciali costituisce una sfida importante ed imprescindibile per le regioni meridionali, e per la Campania in particolare. Non occorre porre indugio per dare operatività alle due ZES che hanno completato il loro percorso amministrativo (Calabria e Campania), mentre anche le altre regioni meridionali devono affrettare i tempi per essere pronte a partire.

La Cina si colloca al ventiseiesimo posto della graduatoria internazionale, penalizzata in particolare dalla

scarsa efficienza delle operazioni doganali, voce per la quale si colloca al trentunesimo posto nella classifica. Non deve stupire, proprio per questo posizionamento nella classifica logistica, che non corrisponde al potere economico del colosso asiatico, l'iniziativa per la Nuova Via della Seta, che intende mettere al centro dell'attenzione strategica la costruzione di itinerari logistici efficienti.

Se leggiamo il rapporto della Banca Mondiale ponendo attenzione agli indicatori nazionali, comprendiamo ancora meglio le caratteristiche dei divari logistici che si traducono in competitività internazionale per i diversi Paesi. Prendiamo ad esempio i tempi di attraversamento per il traffico delle importazioni e delle esportazioni: per la Germania sono rispettivamente pari a 2 giorni per le esportazioni e per il traffico portuale/aeroportuale delle importazioni, e diventano tre per il traffico terrestre delle importazioni. Per l'Italia il tempo di attraversamento per le esportazioni è pari a tre giorni per la catena logistica delle esportazioni portuali/aeroportuali, ed i giorni diventano 5 per le attività terrestri; nel caso delle importazioni sono 4 per i servizi aeroportuali e portuali, e 5 per i servizi terrestri. In termini di modularità per le importazioni e per le esportazioni, mentre in Germania deve essere compilato un solo modulo in entrambi i casi, in Italia devono essere redatti tre moduli per le importazioni e due per le esportazioni. In Cina sono quattro per entrambi i flussi, mentre diventano 11 in Madagascar.

I dati del rapporto della Banca Mondiale stanno ancora una volta a testimoniare che le riforme economiche davvero necessarie stanno nell'alleggerimento burocratico e nella efficienza operativa dei processi produttivi. E' su questo fronte che il Mezzogiorno deve saper esprimere una discontinuità con i passati decenni. Servono nuove politiche economiche per l'attrazione degli investimenti industriali, come le zone economiche speciali, e servono nuove culture della logistica e dalla manifattura. Non possiamo più perdere tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA