

LOGISTICA

Al congresso di Federagenti le valutazioni sul momento cruciale del settore. Di fronte alla massima espansione dei commerci via mare, dopo la crisi pandemica, il rischio per l'Italia è quello di restare ai margini

Confindustria stima il Pil del 2021 oltre il 6%

La risalita del Pil italiano è più forte delle attese ma persistono rischi al ribasso legati all'evoluzione della pandemia, alla carenza delle materie prime e al rialzo dell'inflazione. È lo scenario delineato dal Centro Studi Confindustria che stima una crescita del 6,1% per l'anno in corso, 2 punti in più rispetto alle previsioni di aprile, seguito da un ulteriore +4,1% nel 2022. Una revisione al rialzo, sottolinea il Csc nel rapporto di previsione "Quale economia italiana dall'uscita dalla crisi?", spiegata «dall'impatto più contenuto della variante Delta del Covid, anche grazie a efficacia e capillarità delle vaccinazioni in Italia; e inoltre dalle revisioni Istat riguardo al primo trimestre». Per Confindustria, «questa robusta ripartenza del Pil, pari a oltre +10% nel biennio, dopo il quasi -9% del 2020, riporterebbe la nostra economia sopra i livelli pre-crisi nella prima metà del 2022». Le stime di Confindustria superano per quest'anno quelle del governo (+6%) e del Fondo monetario internazionale (+5,8%), sono invece poco più basse per il 2022 a fronte del +4,7% previsto dall'esecutivo e del +4,2% del Fondo.

Il 17% della crescita grazie all'economia della "bellezza"

LA TRATTATIVA

Whirlpool al bivio Salvezza lontana

Speranze al lumicino per salvare i 322 posti di lavoro alla Whirlpool di Napoli che presto potrebbero trovarsi a scegliere fra un buon servizio di 85.000 euro (incentivo all'esodo) o fare le valigie e trasferirsi in provincia di Varese nel sito di Cassinetta di Briardronno. La multinazionale, dicono le forze sociali, «ha sbattuto la porta in faccia a sindacati e Governo» alle 3 di notte e ha confermato «la procedura di licenziamento collettivo». Le lettere però non partiranno fino al 22 ottobre.

I porti italiani e l'occasione del Pnrr

«L'ultima rotta per tornare centrali»

PAOLO VIANA
Inviato a Venezia

Non ha bloccato i traffici, ma la protesta di Trieste ha puntato i riflettori del Paese sulla portualità e l'ha fatto in un momento cruciale. Quale sia lo spiegava ieri Luigi Merlo all'hotel Excelsior, al termine del congresso di Federagenti. «Non possiamo permetterci di perdere il Pnrr - ha detto il presidente di Federlogistica - Viviamo il paradosso di avere grandi opportunità e sacche di inefficienza». Armatori e agenti marittimi si aspettano la tempesta perfetta, quella del vorrei ma non posso. Che il loro neo-presidente Alessandro Santi descrive così: «L'asse dei traffici si sta spostando verso Sud, il Mediterraneo riconquista la sua centralità polarizzando circa il 20% dei traffici marittimi mondiali e il 27% dei traffici container ma l'Italia è solo al decimo posto per volumi intercambiati tra quelli che transitano nel Mare Nostrum e fanno meglio di noi la Grecia, la Spagna e, prepotentemente, i porti del nord Africa».

Nel momento di massima espansione dei commerci via mare, seguito alla crisi pandemica, vedersi passare sotto il naso i miliardi del recovery plan ammazzerrebbe la portualità nazionale, intensificando le acquisizioni da parte dei grandi gruppi internazionali. I player che muovono i commerci mondiali sono quattro: Maersk, Msc, Cosco, Cma-Cgm controllano oltre l'80% dell'interscambio di prodotti via mare. Lo scenario presentato a Venezia è chiaro. «Solo il 3% dell'import/export da e per la Cina (prima relazione di import italiana con circa il 20% del volume) che usa porti italiani, transita verso altri paesi europei - siamo i peggiori: Olanda 49%, Grecia 57%, Belgio 39% e anche Germania (23%)». La World Bank ci colloca al 19° posto (2018) nella statistica del Logistics Performance Index che stima l'efficienza delle catene logistiche dei paesi prendendo in considerazione sia le infrastrutture fisiche che quelle immateriali. Ed infine, Cassa Depositi e Prestiti stima per le aziende italiane extra costi

logistici superiori al 10% rispetto a livello medio dei loro competitor europei...» è l'analisi di Santi, che, da veneziano col gusto dell'iperbole, questa volta non si è limitato a chiedere un tavolo al governo, bensì un "gabinetto di guerra" presso Palazzo Chigi, dotato di strumenti straordinari per cogliere un'opportunità che va ben oltre i fatturati portuali. Tutti gli operatori sono concordi nel ritenere, infatti, che captare i flussi commerciali può aiutare a intensificare il reshoring delle aziende che finora hanno delocalizzato in Estremo Oriente e che, per ef-

Il presidente di Federlogistica Merlo: «Non possiamo perdere l'opportunità del Piano di ripresa e resilienza»
Vedersi passare sotto il naso i miliardi del Recovery ammazzerrebbe la portualità, intensificando le acquisizioni dei colossi internazionali

fetto del blocco dei commerci provocato dalla pandemia (-20%), potrebbero riportare in patria le lavorazioni strategiche. La ripartenza a razzo dei commerci dopo l'emergenza Covid galvanizza e deprime. Per un verso, la domanda supera l'offerta. Il prezzo del trasporto di un container da 40 piedi tra Shanghai e Genova ha subito un'impennata del 317% (dati Assamatori), mentre l'indice composito medio misurato dal World Container Index è salito a 5.122 dollari, con un incremento di 3.350 dollari rispetto alla media degli ultimi cinque anni, pari a 1.773 dollari (dati di inizio maggio 2021). Incrementi più consistenti si sono verificati sulle rotte Shanghai-Rotterdam (+625%) e Shanghai-Genova (+516%). Peraltro, l'aumento dei costi delle materie prime, a partire dal petrolio, induce gli operatori a lavorare sui costi - non a caso, i grandi player non comprano più scali ma compagnie ferroviarie merci, terminal in-

termodali, interporti, spedizionieri e compagnie di trasporto terrestre - ed è questo il fronte su cui l'Italia si trova esposta: ponti che crollano, porti paralizzanti dal no Vax, un numero di autisti inferiore alle necessità (del 30%), nuove infrastrutture che attendono anni per vedere la luce e un ginepraio di leggi che rende difficile persino la manutenzione degli scali. Quella dei dragaggi è una ferita sempre aperta: «I soldi ci sono, ma la burocrazia ci blocca - conferma Merlo -. L'attenzione ambientale va considerata ma, se non si autorizzano lavori nei porti, l'innalzamento del livello del mare, che nei prossimi anni sarà anche di 30 centimetri per effetto del riscaldamento climatico, paralizzerebbe diversi scali, oltre a sommergere spiagge e pezzi di città». Federlogistica ed Enea stanno lavorando a un programma europeo di monitoraggio, ma «nel Pnrr non ci sono soldi per questa resilienza al cambiamento climatico».



L'analisi

GIANFRANCO VIESTI

LE VALUTAZIONI DA FARE SULLE FERROVIE DEL SUD

Caro direttore, il Piano di rilancio dell'Italia punta fortemente sul potenziamento del trasporto ferroviario, con un'attenzione particolare verso quelle aree, prevalentemente del Centro-Sud, che sono finora escluse dall'alta velocità e che hanno visto nell'ultimo ventennio modesti investimenti sulle reti e una contrazione dei servizi. Punta al completamento del nuovo tracciato da Napoli a Bari, all'avvio delle trasversali ovest-est Orte-Falconara, Roma-Pescara e Battipaglia-Taranto, ma anche a molte tratte ferroviarie di interesse regionale e al potenziamento di treni e stazioni. Fin qui, si tratta di investimenti assolutamente motivati e di grande utilità. In questo quadro spicca però anche il nuovo intervento per il collegamento ferroviario da Battipaglia verso Sud. Si tratta di un investimento di grande entità: nel Piano è prevista una spesa, entro il 2026, di 1,8 miliardi per la tratta da Battipaglia a Romagnano: che contemporaneamente va verso Reggio Calabria e verso Taranto. Poi, nell'art. 4 del decreto che ha istituito il Fondo Complementare al Piano (dunque, non al suo interno, ma a esso collegato) sono stanziati, fino al 2030, 9,4 miliardi di risorse dal bilancio nazionale per proseguire fino a Tarsia, verso Cosenza, con un nuovo tracciato interno. Nei giorni scorsi, una discussione di cui si dirà tra un attimo, si è anche appreso ieri che saranno necessari circa altri 10 miliardi per proseguire fino a Reggio Calabria. Il nuovo collegamento ferroviario che è previsto, da Battipaglia a Reggio vale dunque oltre 22 miliardi.

Al contrario della velocizzazione e del potenziamento dell'attuale linea tirrenica, come sinora previsto, si punta su un tracciato largamente nuovo. È un investimento opportuno, dato il suo costo? Ed è consigliabile, visti e considerati i tempi, prevedibilmente assai lunghi per il suo completamento (non ci sono dati, ma è lecito supporre che potrebbe completarsi non prima della fine degli anni Trenta)? Su questo tema il Forum Disuguaglianze e Diversità ha chiamato giovedì a confronto, alla presenza del ministro Enrico Giovannini, dirigenti apicali del Ministero e di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), per illustrare l'opera, e alcuni esperti, più critici. Ne è emerso un confronto del massimo interesse, che innanzitutto ci ha ricordato come sia utile un confronto pubblico, aperto, informato, su questa come su altre grandi scelte del Piano di Rilancio. Nel merito, è emersa una condivisione generale dell'importanza di uno dei tasselli previsti di quest'opera, la nuova galleria Santamarco, che costa 1,5 miliardi. Essa diventerà uno snodo essenziale per collegare il porto di Gioia Tauro, sul Tirreno, alla rete ferroviaria ionica e adriatica, dato che il Governo punta con decisione a utilizzare la linea Taranto-Bologna per il trasporto delle merci (e sta chiedendo all'Unione Europea di inserirla tra i corridoi continentali prioritari). Per il resto, invece, si sono confrontate ipotesi differenti. Alla opportunità di costruzione di una linea del tutto nuova si è contrapposta la possibilità di potenziare e velocizzare il tracciato esistente lungo la costa tirrenica: ipotesi che permetterebbe notevoli risparmi di risorse e potrebbe garantire migliori servizi di trasporto già fra qualche anno. Si è sottolineato come quel che davvero conta, per favorire la mobilità e quindi creare migliori opportunità per lo sviluppo economico in Calabria (e in Sicilia), non sia la realizzazione fisica di nuovi interventi, ma la disponibilità in tempi relativamente brevi di nuovi servizi. Con i relativi risparmi, molto si potrebbe fare anche per il resto delle ferrovie calabresi, specie lungo lo Ionio. Di tutto questo si tornerà a discutere a breve, quando Rfi presenterà un più approfondito studio di fattibilità tecnico-economica che verrà sottoposto a un processo di dibattito pubblico, come previsto dalle nuove normative. Sarà un'occasione importante per tornare a confrontarsi su diverse soluzioni progettuali e su costi e benefici di ognuna di esse.

Il rilancio dell'Italia non passa solo dalla disponibilità di nuove risorse economiche, ma anche dalla capacità, attraverso un confronto democratico, di individuare quelle soluzioni che le utilizzino al meglio.

* docente di Economia all'università di Bari

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il sistema economico della bellezza italiano, ovvero il patrimonio storico, artistico e culturale, quello naturalistico e paesaggistico, i servizi ad essi collegati (come trasporti e ospitalità) e la produzione dei settori del Made in Italy design-driven, complessivamente, contribuisce al Pil italiano per il 17,2% e comprende 341.000 imprese per un fatturato complessivo annuo di

682 miliardi di euro. È quanto emerge dalla ricerca "L'economia della Bellezza", elaborata dall'Ufficio Studi di Banca Ifis, presentata al convegno "Ripartire dalla bellezza" a Città della Pieve. «La bellezza rappresenta una risorsa strategica per progettare il futuro in modo sostenibile e collaborativo», ha dichiarato Ernesto Furstenberg Fassio, vicepresidente di Banca Ifis.

A Verona in mostra la ripartenza del vino

ANDREA ZAGHI



Bene l'export, bene il mercato interno, qualità spesso ottima. Il vino italiano del 2021 pare andare alla grande. Anche se i motivi di preoccupazione ci sono, e molti. Che comunque sia un momento di quelli da ricordare, gli operatori del comparto lo ammettono. In una recente nota, Ismea e Unione Italiana Vini, ragionando su dati Istat, hanno fatto notare che nei primi sette mesi dell'anno le spedizioni oltre confine sono aumentate del 6% in quantità rispetto allo stesso periodo del 2020, per una crescita del 15% dei corrispettivi. Certo, nello stesso periodo anche gli invii da Francia e Spagna hanno fatto segnare un forte rimbalzo (rispettivamente +34% e +11% a valore) dopo le ingenti perdite subite nel 2020 a causa della pandemia. Ma che il vino nazionale sia "frizzante" parrebbe confermato. Di tutto questo, si parlerà

certamente da oggi e per i prossimi giorni al Vinitaly scialigero edizione 2021. Ma a Verona rimbalzeranno anche i problemi da affrontare. Che non sono pochi. Ad iniziare dall'attacco al Made in Italy rappresentato dal Prosecco, come ha sottolineato più volte Coldiretti, per arrivare al peso che la questione delle materie prime ha anche sui vigneti italiani. Secondo Alleanza Cooperative Agroalimentari, i costi dei materiali necessari per l'impianto dei vigneti, sono cresciuti del 70%; a questi, è necessario aggiungere il forte incremento dei costi dei noli marittimi e la carenza e rincaro che ha riguardato anche i container trasportati via nave: secondo il Global Index Freight il costo medio di un container ha quasi raggiunto 10mila dollari, cioè quattro volte in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Eppure i produttori stringono i denti e guardano avanti, forti, tra l'altro, di una

vendemmia che parrebbe essere ottima in molte aree e comunque più che buona in altre. Le previsioni di Assenologi, Ismea e Unione italiana vini (che risalgono a qualche settimana fa), dicono che quest'anno si dovrebbero ottenere circa 44,5 milioni di ettolitri (-9% rispetto ai 49 milioni del 2020). Meno vino, ma comunque buono. Una situazione che potrebbe spingere ancora in avanti il mercato. Anche nella distribuzione moderna. Stando ad una ricerca IRI Infoscian, i cui risultati sono stati anticipati in questi giorni proprio in vista di Vinitaly, le vendite di vino nella grande distribuzione organizzata sarebbero cresciute nei primi 9 mesi del 2021 del 2% in volume (con punte del 4,8% dei vini Doc e del 27% delle bollicine), e del 9,7% a valore. Insomma, colpi bassi a parte il vino italiano riesce ancora a vincere un po' d'appertutto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pianeta verde

CONCESSIONARIA DI PUBBLICITÀ

AVENIRE NEI SpA - Socio unico
Piazza Carbonari 3 - Milano
Tel. (02) 67.80.583
publicita@avenire.it

TARiffe PUBBLICITÀ

in euro a modulo* mm 38,5 x 29,6

EDIZIONE NAZIONALE

COMMERCIALE*

FERIALE	FESTIVO
375,00	562,00

FINANZIARI, LEGALI, SENTENZE*

FERIALE	FESTIVO
335,00	469,00

EDIZIONE MI/LOMBARDIA

COMMERCIALE*

FERIALE	FESTIVO
95,00	117,00