

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Nicolini (Confetra): “Meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla”

Nicola Capuzzo · Saturday, May 7th, 2022

(Questo contributo è stato pubblicato all'interno dell'inserto “I numeri dei porti italiani – Ediz. 2022” appena realizzato da SHIPPING ITALY) – [CLICCA E LEGGI QUI](#)

*Contributo a cura di Guido Nicolini \**

*\* presidente Confetra*

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%) ha portato a una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in import che in export e, conseguentemente, una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze. Il Prodotto Interno Lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6% non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano a essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in maniera minore le importazioni.

Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il dato pre-pandemico e anche in questo caso il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino (+6,8% rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito di recuperare interamente i volumi del 2019. Abbiamo assistito a una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero traffico nazionale. Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita sia in termini di treni-km (+13,5%) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove, a un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici, si è affiancata una consistente crescita di quello di transhipment (legato alle performance di Gioia Tauro) e una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene il traffico Ro-Ro che recupera e supera abbondantemente i volumi del 2019 così come le rinfuse solide che, grazie al forte rimbalzo, si portano a -4,8% dai volumi pre-pandemici. L'aumento dei

prezzi e la scarsità di materie prime, semilavorati e personale, con l'avvento della guerra in Ucraina, si sono accentuati. La situazione è preoccupante in quanto il conflitto sta tenendo ferme tonnellate di merci con danni per diversi milioni di euro, basti pensare che l'export italiano verso Russia e Ucraina vale circa 10 miliardi di euro e l'import verso i due paesi vale ben 17 miliardi di euro (dati Istat 2021).

I porti rinfusieri risentiranno in maniera consistente della situazione, ad esempio un azzeramento della produzione di ceramiche ucraine avrà inevitabilmente pesanti conseguenze per lo scalo di Ravenna, porto di riferimento per gli inerti di quell'industria. La ricerca di nuovi mercati di approvvigionamento e i conseguenti disagi per la produzione manifatturiera si manifesteranno con il passare dei mesi, a completo esaurimento degli stocaggi dei porti.

Questo è un grande insegnamento per il settore: è meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla. Questo permette di avere un controllo immediato e qualche opportunità in più di fronte a situazioni di forti cambiamenti come questo. Per questo motivo andiamo ripetendo da anni che occorre superare il franco fabbrica attraverso politiche per incentivare l'inversione dei termini di resa e recuperare il pieno possesso della nostra supply chain. Il tessuto industriale italiano, formato da PMI e centrato da sempre sull'eccellenza del prodotto, ha posto tradizionalmente poca attenzione alla fase logistica, delegandola ai compratori. I processi di logistica e trasporto sono stati considerati erroneamente un "costo" e non un "valore" per la competitività del prodotto stesso. Questa scelta ha condizionato e condiziona inevitabilmente la capacità delle PMI di essere presenti sui mercati esteri. Questo perché l'azienda esportatrice non ha alcun controllo sulla qualità dei servizi logistici che contribuiscono alla competitività del prodotto stesso.

Le ingenti risorse destinate dal PNRR alla logistica, ci impongono di ragionare con una dimensione organica quando si parla di sviluppo: non si può ragionare di sviluppo infrastrutturale dei porti e dei retroporti senza aprire paralleli ragionamenti sullo sviluppo delle aree industriali e sull'attrazione di investimenti. Dobbiamo guardare il sistema portuale attraverso i suoi collegamenti di ultimo miglio con le realtà interportuali e in generale con le realtà retroportuali. Il modello a cui guardiamo con molta attenzione è quello di Trieste dove l'Autorità di sistema portuale non solo è diventata un operatore logistico a tutto tondo, acquistando le quote degli interporti dell'area e costruendo un vero e proprio sistema logistico basato su tre-quattro hub infrastrutturali, ma il presidente Zeno D'Agostino è stato anche nominato presidente dell'ASI (area di sviluppo industriale) del Friuli Venezia Giulia.

Siamo convinti che questo rapporto debba strutturarsi sempre di più per poter dare una risposta di sviluppo economico che non segua la logica del "chi fa logistica pensa ai trasporti e chi produce beni pensa solo a come produrli" bensì rilanciare un patto tra logistica e manifattura che possa portare a una concreta integrazione e conseguentemente a un vero salto in avanti.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**



Il quotidiano on-line  
del trasporto marittimo in Italia

INSERTO SPECIALE

PDF  
interattivo

## I NUMERI DEI PORTI ITALIANI

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE



EDIZIONE 2022

© RIPRODUZIONE RISERVATA

This entry was posted on Saturday, May 7th, 2022 at 9:00 pm and is filed under [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

