

**COMPETITIVITÀ**  
**I ritardi nella logistica**  
**costano 200 miliardi**  
▶ pagina 42

**Studi.** I ritardi nel sistema dei trasporti e della logistica

## Il «non fare» costa 200 miliardi



TORINO

■ La partita della competitività per le imprese manifatturiere italiane si gioca su logistica e trasporti. Lo ribadiscono a Torino gli esperti del Certet-Bocconi e dell'Osservatorio "I costi del non fare", codiretto da Stefano Clerici, in un convegno organizzato da Uniontrasporti, in collaborazione con Unioncamere nazionale, Piemonte e Cdc di Torino.

L'appuntamento è stato il primo di un road show che presenta gli aggiornamenti al Piano della logistica 2011-2020 curato dalla Consulta generale per l'autotrasporto. «Con la realizzazione della Tav - sottolinea Bartolomeo Giachino, presidente della Consulta - potranno essere spostati su rotaia 10 milioni di tonnellate di merci». Sullo sfondo, i 200 miliardi di costo stimato per "il non fare" e il bisogno, per l'Italia, «di ridurre - aggiunge Giachino - l'incidenza dei costi dei trasporti sul prezzo di produzione medio che attualmente è del 20-21%, del 16% in Germania».

Se è vero, come emerso dalle elaborazioni del centro studi Unioncamere Piemonte diretto da Roberto Strocchio, che l'export pesa sul Pil per oltre il 30% nelle prime 5 regioni esportatrici (Lom-

bardia, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte e Toscana), e se è altrettanto vero che l'interscambio commerciale per l'Italia è cresciuto del 9% (import) e dell'11% (export), con 7 dei primi dieci partner europei commerciali, allora il tema si impone con forza. Anche alla luce di una serie di anomalie fotografate dallo studio curato da Oliviero Baccelli, vice direttore di Certet-Bocconi, a cominciare dai costi dei pedaggi autostradali, «che vedono penalizzate - spiega - le direttrici del Monte Bianco e del Frejus, dove il viaggio per un veicolo medio costa più del doppio delle altre direttrici». Con incrementi del 20% fino al 2015, in conseguenza delle politiche che la Francia attuerà sui pedaggi. Elementi che hanno spinto le merci verso Ventimiglia e le autostrade del mare. «Il sistema non è coordinato - ha concluso Baccelli - e presenta distorsioni importanti proprio in relazione a politiche tariffarie, incentivi e restrizioni applicati dai paesi».

**F. Gre.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

