

RICERCA TITOLO

CERCA

Home Finanza con Bloomberg Calcolatori Esperti

AREA UTENTI REGISTRATI Listino Portafoglio

RAPPORTI

Consiglia

## Le infrastrutture, un motore potente frenato da austerità e burocrazia

SULL'AMMODERNAMENTO DELLA LOGISTICA IN BALLO IL FUTURO DEL PAESE. BANKITALIA STIMA CHE I RITARDI COSTANO 40 MILIARDI L'ANNO. ECCO I PUNTI DEBOLI E LE OPERE DA REALIZZARE PER IL TRAFFICO COMMERCIALE SU GOMMA E ROTAIA, PORTI E AEROPORTI

Luigi Dell'Olio

Lo leggo dopo

Milano In ballo c'è la capacità o meno di uscire dalla recessione, rientrando nelle grandi direttrici dei collegamenti internazionali. **Intorno all'ammodernamento della rete logistica si gioca una partita decisiva per l'Italia perché coinvolge non solo la rapidità dei trasporti, ma anche la produttività della filiere di produzione e distribuzione, coinvolgendo quindi tutti i principali ostacoli alla competitività del Paese.** Così la stima fatta dalla Banca d'Italia — 40 miliardi di euro il prezzo pagato ogni anno per i ritardi nel campo della logistica — oltre a preoccupare per la sua portata, si presenta come una sfida da cogliere per agganciare la ripresa. Strade e ferrovie inseguono l'Europa. Colmare il gap non è affatto semplice, considerato che gli interventi necessari coinvolgono sia ingenti investimenti pubblici (difficili da realizzare in una fase di austerità), **sia il ginepraio di competenze tra i diversi livelli dell'amministrazione pubblica.** Il trasporto su gomma è di gran lunga il canale più gettonato in Italia, eppure il ritardo accumulato rispetto ai grandi Paesi europei è evidente. In un recente studio presentato da Unioncamere-Uniontrasporti vengono indicate le opere prioritarie per la Penisola, tra cui il Terzo valico dei Giovi, il Brennero, la Brebemi e le autostrade pedemontane, la Salerno-Reggio Calabria e la Orte- Mestre. Iniziative che comportano risorse per 73,8 milioni, di cui circa la metà ancora da reperire.

**Il governo Monti ha indicato negli investimenti infrastrutturali uno dei cardini della propria azione da qui a fine legislatura:** in gioco c'è la capacità di reperire finanziamenti internazionali per completare le opere più importanti e spostare così verso sud il baricentro dei trasporti europei. Il discorso vale anche per i trasporti su rotaia, tradizionale tallone d'Achille per la Penisola (assorbe intorno al 6% del traffico complessivo), non tanto in valori assoluti (il Libro Bianco sui Trasporti della Commissione europea rileva 5,5 chilometri di rete ferroviaria ogni 100 chilometri quadrati di superficie, dietro a Germania e Regno Unito, ma davanti a Francia e Spagna), quanto per le discrepanze a livello territoriale (con il Sud e le isole in coda per la copertura). La situazione per i pendolari è drammatica: dal rapporto Pendolaria di Legambiente emerge che nessuna Regione italiana dedica più dell'1% del proprio bilancio al trasporto su rotaia. Diversa la situazione nell'alta velocità, che negli ultimi anni ha portato alla nascita della "Metropolitana d'Italia" (tre ore circa per collegare Roma e Milano) e al rifacimento di numerosi scali ferroviari, aprendo l'offerta alla concorrenza privata con il recente debutto di Ntv. Se su questo fronte l'Italia fa scuola in Europa, lo stesso non vale per il trasporto merci, in cui — come rileva l'ultimo rapporto di Unioncamere e Uniontrasporti — il processo di liberalizzazione è rimasto in buona parte inattuato. Anzi, negli ultimi anni sono stati chiusi diversi scali. Aeroporti verso la cura dimagrante. Sul fronte aeroportuale si va verso una razionalizzazione dopo anni di corsa all'apertura di nuovi scali che ha soddisfatto i campanilismi, ma penalizzato l'efficienza del sistema. La sfida a medio termine, a fronte di una crescita del traffico stimata intorno al 3,2% annuo fino al 2030, è sviluppare hub intercontinentali (a Fiumicino, Malpensa e Venezia) per superare il basso livello di concentrazione del traffico italiano e razionalizzare la rete attuale. Il piano nazionale degli aeroporti messo a punto da One Works, Kpmg e Nomisma, attualmente all'esame del Governo, stima in oltre 11 miliardi i soli lavori urgenti per adeguare la capacità degli scali strategici. Lo studio individua una mappa nazionale composta da 42 scali, mentre cinque (Albenga, Siena, Grosseto, Tortoli e Marina d'Elba) vedranno cessare i contributi Enac. La stessa cosa accadrà fra tre anni ai 18 scali oggi inseriti nella mappa nazionale, ma individuati come "di servizio": strutture

STRUMENTI

MARKET OVERVIEW

Lista completa »

Mercati Materie prime Titoli di stato

FTSE MIB	13.765,77	-1,10%
FTSE 100	5.655,06	-1,93%
DAX 30	6.455,77	-1,61%
CAC 40	3.117,69	-1,40%
SWISS MARKET	6.000,11	-0,94%
S&P 500	1.369,10	-1,61%
NASDAQ	2.956,34	-2,25%
HANG SENG	20.536,65	-2,61%

CALCOLATORE VALUTE

Euro  1

Dollaro USA

1 EUR = 1,30 USD

- Assicurazioni auto
- Prestiti
- Mutui
- Energia

ERRORE NEI DATI

La data di inizio sembra non essere valida.

Risparmia sull'assicurazione auto Trova la tariffa migliore

Per i tuoi acquisti scegli i prestiti migliori Trova il prestito migliore

Per la tua nuova casa scegli i mutui migliori

Trova il mutuo migliore

Risparmia sulle bollette dell'energia elettrica e regalati un volo Trova la tariffa migliore

Cl I tuoi argomenti

Consigliati per te

Repubblica Blu

Accedi

se non sarà ristabilita per questi scali una gestione economica sostenibile nel prossimo triennio. A meno che le Regioni non decidano di finanziarli in proprio (ipotesi di difficile realizzazione). La burocrazia ingessa i porti. Problemi simili si ritrovano nello scenario dei porti italiani, che negli ultimi tempi hanno perso quote rilevanti di mercato rispetto ai competitor europei. Uno studio dell'Isfort (Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti) fotografa le difficoltà dei nostri scali, parlando di eccessiva frammentazione e insufficiente supporto dalla rete ferroviaria: insomma, anche in questo caso occorre sfidare i campanilismi e chiudere gli scali più piccoli, dirottando gli investimenti per migliorare quelli che si muovono su dimensioni internazionali. **Il risultato dell'attuale stato delle cose, spiegano gli autori dello studio, è la prevalenza di un traffico interregionale, di territorio, che difficilmente riesce a raggiungere le grandi piattaforme logistiche del Nord Europa. Rotterdam e Amburgo sono ormai divenuti gli snodi principali per il Vecchio Continente, grazie allo sviluppo di servizi a valore aggiunto, a cominciare dalla lavorazione e lo stoccaggio delle merci in arrivo nei container. Infine vanno superati i ritardi burocratici e doganali che bloccano le merci nei porti troppo a lungo e occorre far decollare collegamenti intermodali capaci di mettere in relazione i diversi sistemi di trasporto. Una sfida, dunque, economica e culturale, dal cui esito dipendere una fetta della crescita. A Roma si parlerà di logistica urbana, con una carrellata sulle soluzioni per arginare l'inquinamento delle città e per ottimizzare i flussi delle merci provenienti da piattaforme extra-urbane Paesi occidentali ed emergenti mettono a confronto le loro attrezzature sempre più sofisticate per migliorare la logistica**

(07 maggio 2012)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### SULLO STESSO ARGOMENTO

L'effetto lungo della nube turismo, viaggi, vacanze

Maltempo, treni e aerei nel caos FS: "Portate panini e coperte" 21 dicembre 2009

L'Europa piegata dal maltempo Quindici morti in Polonia 21 dicembre 2009

Meno rotte e meno sprechi Il federalismo dei piccoli aeroporti 18 agosto 2010

Più puntuali i voli in tutta Europa Ma Fiumicino è l'ultimo della lista 19 agosto 2009

Nube, domani parziale ripresa dei voli ma sono stati 7 milioni i viaggiatori bloccati 18 aprile 2010

Trasporto merci su rotaia In Italia è in via di estinzione 16 ottobre 2009

Consiglia

Consiglia questo elemento prima di tutti i tuoi amici.

Tweet

0

Divisione Stampa Nazionale — Gruppo Editoriale L'Espresso Spa - P.Iva 00906801006  
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di CIR SpA