

ALLARGAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA: COSA CAMBIA PER L'AUTOTRASPORTATORE ITALIANO

prof. Rocco Giordano

responsabile studi economici CSST

Sommario:

1	PRIME EVIDENZE	62
2	LA COMPETITIVITÀ	62
3	LA POLITICA internazionale TRASPORTI	62
4	LA POLITICA nazionale TRASPORTI	63
5	I VINCOLI E LE OPPORTUNITÀ	63
6	LE NECESSITÀ - L'EST EUROPA	63
7	I TEMPI - LA PROSPETTIVA TEMPORALE E TERRITORIALE	64
8	PRIME PROPOSTE	64
9	COSA CAMBIA CON L'ALLARGAMENTO AD EST	64
10	I COSTI OPERATIVI	64
11	I VANTAGGI COMPETITIVI SLOVENI	65
12	I DIFFERENZIALI DI COSTO	65
13	COSTI E FATTURATI DI PRODUZIONE	65
14	I RISULTATI DEL CONFRONTO	65
15	LA FISCALITÀ	66
16	I PUNTI DI CRISI DELL'APERTURA AD EST	66
17	LE RELAZIONI PREVALENTI NEGLI SCAMBI CON L'EST	66

1 PRIME EVIDENZE

- **Di contesto:** il paese vive una situazione delicata, in bilico tra perdita di dinamismo economico, con minore competitività internazionale, e opportunità legate all'allargamento ad est della UE ed allo sviluppo dei paesi del mediterraneo.
- **Di prospettiva strategica:** il riposizionamento internazionale del Sistema-Italia può essere ridefinito tra testa di ponte lungo la direttrice est-ovest nel bacino del Mediterraneo, sia sulla direttrice nord-sud.
- **Di esigenze per il settore:** non solo grandi opere, ma anche sistemi integrati di trasporto e logistica a servizio del capillare sistema di piccole e medie aziende.

2 LA COMPETITIVITÀ

- L'Italia perde terreno soprattutto nel confronto europeo. Il trend su base semestrale del ns interscambio con l'estero:

	Globale	UE
- Export	- 2,8%	- 4,2%
- Import	+2,3%	+2,2%
- Saldo	- 4.323 meuro	- 4.484 meuro

Fonte Istat

- Gli svantaggi competitivi derivano da:
 - debolezze di specializzazione produttiva,
 - maggiori costi che gravano sul nostro sistema economico per carenza di infrastrutture e squilibri nella loro distribuzione territoriale e per vincoli logistici.

3 LA POLITICA INTERNAZIONALE TRASPORTI

La politica dell'Unione europea mira a:

- eliminare i "colli di bottiglia" negli scambi infracomunitari accelerando la realizzazione dei progetti per la rete TEN-T nella logica di privilegiare ferrovia, intermodalità, vie del mare, per poter attuare anche il principio del trasporto sostenibile (sicurezza, congestione, impatto ambientale);
- migliorare le connessioni con i paesi periferici e con i nuovi paesi membri, **tenuto conto che il nuovo baricentro della UE si sposta ad est.**

4 LA POLITICA NAZIONALE TRASPORTI

- I progetti strategici prioritari:



5 I VINCOLI E LE OPPORTUNITÀ

- **Il corridoio V Lisbona - Kiev:** è strategico per l'Italia se passa al di sotto delle Alpi.
- **Gli assi Rotterdam-Palermo e Berlino-Palermo:** creano valore aggiunto, ma se non si rilancia il corridoio adriatico per un analogo "accorciamento" della penisola sul fronte orientale e per uno sfondamento ad est, l'operazione avrà saldo zero.
- **Il ponte sullo stretto:** è una importante componente del sistema, ma andrà anche funzionalizzato come testa di ponte per gli scambi commerciali nel bacino del Mediterraneo e integrato con il Corridoio VIII.

6 LE NECESSITÀ - L'EST EUROPA

- L'Italia è tra i primi partners commerciali dei nuovi Paesi UE, ma non raggiunge posizioni di testa per investimenti esteri in questi stessi Paesi: una asimmetria penalizzante.
- Per mantenere e sviluppare ulteriormente questo mercato occorre il supporto di un efficiente sistema infrastrutturale di connessione ed un recupero di competitività dei nostri operatori del trasporto merci.
- Le connessioni vanno definite soprattutto sull'asse centrale Ancona-Ploce e, più a sud, Bari-Mar Nero.
- Potenziamento del Corridoio Adriatico.

7 I TEMPI - LA PROSPETTIVA TEMPORALE E TERRITORIALE

- Per sanare il deficit infrastrutturale italiano occorre un lasso di tempo non inferiore ai 10 anni, ma che non può superare il 2015, pena un ulteriore ampliamento del gap che ci separa dal nucleo storico dei Paesi UE.
- A medio termine e nella prospettiva della desiderata proiezione internazionale del Paese, è **indispensabile migliorare la connettività delle reti e l'efficienza dei nodi**, per poter prefigurare una seria politica di riequilibrio sia modale che territoriale.
- **Nell'immediato** emerge la necessità di razionalizzare la mobilità di persone e merci negli ambiti urbano-metropolitani.

8 PRIME PROPOSTE

Il futuro assetto trasportistico del paese deve rispecchiare:

- il rafforzamento e la modernizzazione del sistema (nodi e reti) di I livello;
- un infittimento dei sistemi (nodi e reti) di II e III livello:
 - per dare il giusto alimento all'impianto trasportistico di connessione e proiezione internazionale del Paese,
 - a sostegno e sviluppo della competitività,
 - per promuovere una più capillare accessibilità interna e una maggiore diffusione territoriale dello sviluppo.

9 COSA CAMBIA CON L'ALLARGAMENTO AD EST

Per capire cosa cambierà occorre conoscere cosa succede.

- I livelli di competitività delle aziende di autotrasporto italiane e slovene sono stati misurati in ordine a:
 - aspetti tecnico-operativi,
 - aspetti economico-fiscali.
- * Gli studi di analisi sui costi e sulla fiscalità di settore sono stati promossi dal Comitato centrale Albo autotrasportatori.

10 I COSTI OPERATIVI

- Il confronto dei parametri chilometrici ed orari per un veicolo con percorrenza annua di 100.000 km è stato monitorato negli ultimi tre anni 2001 - 2002 - 2003.

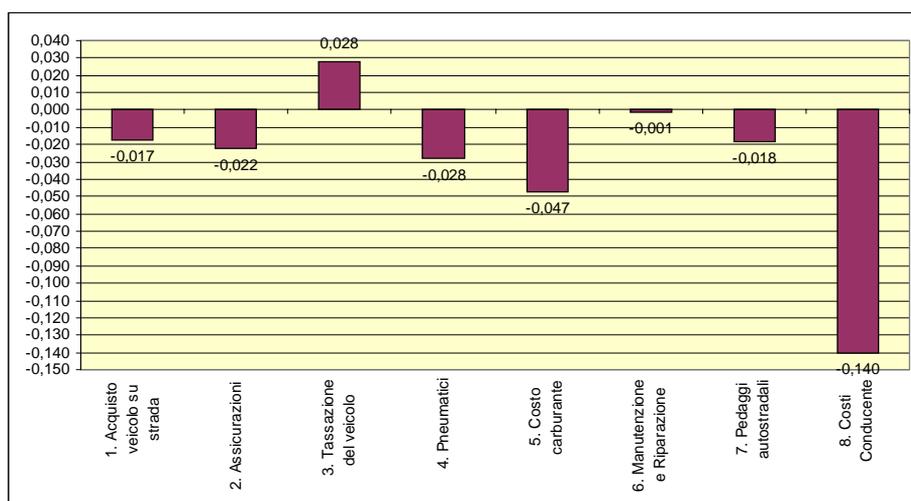
Paesi	Costo - km		
	Gennaio 2001	Gennaio 2002	Gennaio 2003
Italia	1,182	1,199	1,233
Slovenia	0,924	0,932	0,972
Differenziale	-21,83%	-22,27%	-21,17%

- L'italia occupa sempre la prima posizione con differenziali **importanti**.

11 I VANTAGGI COMPETITIVI SLOVENI

- Gli autotrasportatori sloveni godono di un vantaggio di competitività di oltre il 20% in termini di minori costi di esercizio rispetto agli autotrasportatori italiani.
- Prevalgono in entrambi i paesi i costi per:
 - **conducenti,**
 - **acquisto veicoli,**
 - **carburante,**che nell'insieme rappresentano:
 - **in Italia il 74,41%,**
 - **in Slovenia il 72,13%.**

12 I DIFFERENZIALI DI COSTO



Differenze di costo per voce di costo in valori assoluti

Il differenziale più significativo riguarda il costo del personale, inferiore in Slovenia del 33% rispetto all'Italia.

13 COSTI E FATTURATI DI PRODUZIONE

- Gli autotrasportatori italiani realizzano fatturati superiori a quelli sloveni per un differenziale pari mediamente al 22%.
- I costi di produzione degli autotrasportatori sloveni sono inferiori a quelli italiani, in particolare se si contabilizzano al lordo dei ristoranti.

14 I RISULTATI DEL CONFRONTO

- Gli autotrasportatori italiani si trovano rispetto a quelli sloveni in una forbice compresa tra:
 - maggiori costi nell'ordine del 20%,
 - maggiori fatturati nell'ordine del 22%.

- Questo consente alle aziende slovene - a parità di percorrenze e veicoli - di poter giocare su due fronti:
 - minori costi,
 - tariffe più basse.

15 LA FISCALITÀ

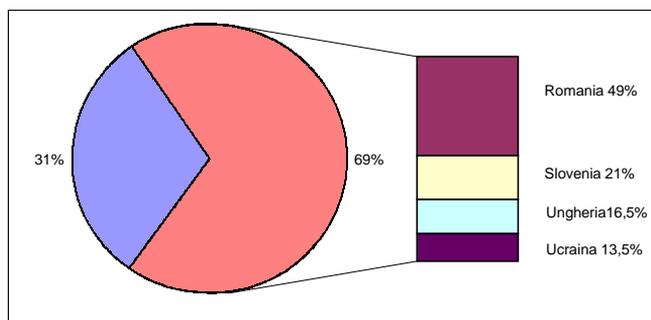
- Il complesso delle imposte gravanti sulle aziende italiane è molto più elevato di quello a cui sono assoggettate le aziende slovene.
- Il carico fiscale globale è:
 - del 54% per le aziende italiane,
 - del 25% per le aziende slovene.
- Anche con l'abolizione dell'IRAP, cui non sono soggette le aziende slovene, l'onere impositivo sul risultato ante imposte sarebbe:
 - 36% per l'Italia,
 - 25% per la Slovenia.

16 I PUNTI DI CRISI DELL'APERTURA AD EST

- Rigidità del nostro mercato del lavoro e più elevato costo del personale. Livelli di fiscalità sui fattori della produzione e sul reddito che penalizzano le aziende italiane.
- I modelli di welfare e di taxing non sono in grado di assicurare pari condizioni operative.
- Consentire alle aziende slovene di praticare il cabotaggio in Italia contraddice il principio base della concorrenza: **misurarsi ad armi pari sul mercato.**
- La difficoltà ad "attrezzare" risposte strutturali in tempi brevi spinge il sistema ad avvalersi di aziende che "battono bandiera straniera" e/o ad utilizzare personale straniero.

17 LE RELAZIONI PREVALENTI NEGLI SCAMBI CON L'EST

- Flussi giornalieri in ingresso in Italia per provenienze area nord Italia: il 69% proviene da 4 paesi, in testa la Romania.



- Flussi giornalieri in uscita dall'Italia per destinazioni area nord Italia: il 75% è destinato a 4 paesi, in testa la Romania.

