

**I TRE GIORNI DELL'AUTOTRASPORTO**  
**Forlì, 11, 12, 13 marzo 2004**  
**Gruppo editoriale Egaf**

**PRESENTAZIONE**

"I tre giorni dell'autotrasporto", che si svolgono a Forlì dall'11 al 13 marzo 2004 presso la sala convegni della Fiera di Forlì, trattano, nella prima giornata, le tematiche relative alla gestione dei rifiuti, con particolare riferimento all'esame delle novità normative; nella seconda giornata l'importante e piuttosto calda problematica dell'**intermodalità** nel trasporto delle merci pericolose, cioè delle connessioni fra trasporto stradale (ADR), ferroviario (RID) e marittimo (IMDG).

*"Se le prime due giornate di studio fanno parte della tradizione "convegnistica" di Egaf, volta a proporre ai nostri clienti lo stato dell'arte in materia di gestione dei rifiuti e trasporto delle merci pericolose, giunte rispettivamente alla VI e alla IV edizione - dice Claudio Bandini, amministratore di EGAF - la giornata dedicata all'autotrasporto, alla sua I edizione, vuole inaugurare un analogo ciclo di aggiornamento e studio sulle tematiche generali dell'autotrasporto. In tutte le giornate sarà dedicato spazio al question time sugli argomenti trattati."*

**GIORNATA DI STUDIO**  
**TRASPORTO MERCI**  
**I edizione**  
**Forlì, sabato 13 marzo 2004**

Il primo Convegno nazionale sull'autotrasporto merci, organizzato da Egaf Edizioni, oltre a porsi l'obiettivo di fare il punto sullo stato dell'arte della normativa che interessa il settore, intende, attraverso il diretto coinvolgimento di tutti i protagonisti, focalizzare i vari progetti di riforma *in itinere*.

In tale ottica, particolare importanza riveste la **prima sessione** (mattino) in cui viene affrontata la delicata questione della riforma degli organi di governo del settore.

Relatori: **Raffaele De Lipsis**, consigliere di Stato e presidente del Comitato centrale Albo autotrasportatori, e **Rocco Giordano**, segretario generale della Consulta dell'autotrasporto, il quale afferma: *"Con la costituzione della Consulta generale per l'autotrasporto e l'attribuzione alla stessa di una parte di compiti che venivano già svolti dal Comitato centrale per l'Albo appare evidente l'esigenza di procedere ad un riassetto complessivo degli organismi pubblici di rappresentanza dell'autotrasporto di merci e, di conseguenza, procedere alla revisione del titolo primo della legge n. 298/1974."*

La **seconda sessione** (mattino), dedicata all'autotrasporto internazionale, che, secondo Claudio Bandini, amministratore di EGAF, *"vede la discussione incentrarsi soprattutto sul tema delle crescenti difficoltà per le imprese*

italiane di autotrasporto di adeguarsi alle nuove normative che, in ambito comunitario, sono state emanate come quelle riguardanti l'orario di lavoro del personale viaggiante, o che sono in fase di avanzata discussione come la tassazione delle infrastrutture, l'accordo UE-Svizzera, la modifica del regolamento n. 3820/85 relativo al cronotachigrafo, nonché i problemi derivanti dall'adesione dei nuovi Paesi. ".

Relatori: **Rocco Giordano**, segretario generale della Consulta dell'autotrasporto e responsabile studi economici CSST che affronta in particolare il tema dell'allargamento dell'UE e i cambiamenti per l'autotrasporto italiano; **Clara Ricozzi**, direttore generale D.G. autotrasporto di persone e cose del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che espone le novità riguardanti l'autotrasporto internazionale; **Paolo Uggè**, presidente della Consulta, Sottosegretario al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con delega all'autotrasporto, che nel suo intervento sul mercato dell'autotrasporto e la legge delega afferma: "il processo di revisione della legge n. 298/1974, iniziato alla fine degli anni '90 con la liberalizzazione delle autorizzazioni conto terzi ha subito, nell'ultimo periodo, una accelerazione grazie al progetto di legge delega, attualmente all'esame del Senato, attraverso il quale, una volta approvato, il Governo sarà in condizione di mettere mano sia al titolo primo che al titolo terzo della stessa."

Altri argomenti di stretta attualità, come il nuovo regolamento per l'accesso alla professione, l'adozione del cronotachigrafo digitale e la formazione professionale dei conducenti, sono affrontati nella **terza sessione** (pomeriggio). Relatori: **Paolo Sangiorgio**, dirigente DTTSIS e direttore APC4; **Giandomenico Protospataro**, funzionario di polizia stradale e autore Egaf; **Camillo Lobina**, dirigente DTTSIS e direttore APC3; **Gabriella Gamba**, dirigente DTTSIS, direttore APC5 e autore EGAF.

Infine, nella **quarta ed ultima sessione** è prevista una tavola rotonda fra **associazioni dell'autotrasporto** e rappresentanti della committenza sul tema: superamento delle tariffe a forcilla e modalità ed effetti sul mercato, tema che ha trovato, negli ultimi tempi, larga eco sulla stampa e nella categoria, per le importanti implicazioni che la riforma può avere sulle imprese di autotrasporto e, più in generale, su tutto il mercato.

Sempre nella **quarta sessione** **Maurizio Riguzzi**, docente universitario e titolare di studio legale, affronta il tema della regolamentazione, sotto il profilo contrattuale, dei cosiddetti "padroncini", piccole imprese che operano in via esclusiva per un unico committente, a seguito dell'emanazione della legge Biagi. "Questo tema fino ad oggi non è stato sufficientemente approfondito ma, se non affrontato correttamente e compiutamente, potrebbe avere effetti dirompenti sul mercato." afferma Riguzzi.

I lavori del Convegno saranno conclusi da **Paolo Uggè**, Sottosegretario al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con delega per l'autotrasporto.

**ALCUNI DATI DI SINTESI**

<b>Il mercato dell'autotrasporto italiano oggi e nel 2010</b> <i>(rielaborato dalle relazioni di Paolo Uggè e Rocco Giordano)</i>		
<b>Situazione attuale</b>		
Mercato europeo:	25 paesi, 500.000.000 consumatori.	
Quota di mercato dell'Italia nel mondo negli ultimi 5 anni:	Scesa dal 4,5% al 3,6%.	
Interscambio Italia - Estero (UE - su base semestrale):	Export Import Saldo	Globale -2,8% +2,3% -4.323 m euro UE -4,2% +2,2% - 4.484 m euro
Trasporto merci verso l'Est europeo:	38% (entro il 2010 +50%).	
Trasporto merci su strada:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1980-2000: + 350%,</li> <li>• oggi: 85% della movimentazione totale.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 74,3 miliardi di veicoli-km di cui</li> <li>- 55% in conto proprio,</li> <li>- 45% in conto terzi.</li> </ul> </li> <li>- 239,6 miliardi di tonnellate-km di cui               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 20,7% in conto proprio</li> <li>- 79,3% in conto terzi</li> </ul> </li> </ul>	
Investimenti in infrastrutture:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,4% del PIL nel 1980</li> <li>• 0,2% del PIL nel 2000</li> <li>• 25% della Germania</li> <li>• 44% della Francia</li> <li>• 67% del Regno Unito.</li> <li>• variazione 1980-2000 = 4,3%</li> </ul>	
Svantaggio competitivo delle imprese italiane rispetto alle europee (costo/km; ore lavorate; logistica):	10%+15%	
<b>Proiezione al 2010</b>		
Senza un intervento di logistica pubblica:	domanda di beni e servizi intermedi offerta	+8.766 milioni di euro -7.423 milioni di euro
Con un intervento di logistica pubblica (infrastrutturazione del Paese: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>migliorando la connettività delle reti e l'efficienza dei nodi;</b></li> <li>▪ razionalizzando la mobilità di persone e merci negli ambiti urbano-metropolitani;</li> <li>▪ definendo le connessioni sull'asse centrale Ancona-Ploce e Bari-Mar Nero;</li> <li>▪ potenziando il Corridoio Adriatico).</li> </ul>	produzione	+12.772 milioni di euro
	PIL	+6.000 milioni di euro nel 2010
		+8.500 milioni di euro nel 2015

<b>Autotrasporto e sicurezza stradale</b> <i>(rielaborato dalla relazione di Raffaele De Lipsis)</i>	
Traffico merci responsabile di	7% incidenti stradali totali, 4% incidenti stradali senza decessi e ferimenti.
Danno sociale in termini di capitale umano	3,6 miliardi di euro.
Costi esterni	6,4 miliardi di euro, cioè 0,085 euro/veicolo-km.
Risorse al fisco dalle aziende di autotrasporto (su un totale di 65 miliardi di tassazione sui veicoli)	13 miliardi di euro (in apporto al PIL è il prelievo più alto in assoluto in Europa: 6% contro il 4% della Gran Bretagna, 3,7% di Francia e Germania e 3,2% della Spagna).

## ESTRATTO DALLA RELAZIONE DEL SOTTOSEGRETARIO PAOLO UGGE'

### Il mercato dell'autotrasporto italiano e la legge delega

**Il contesto.** Entro il 2010 è previsto che la sola richiesta di trasporto merci verso l'Est europeo abbia una crescita dal 38% al 50%.

**Il mercato.** In un mercato che, con l'allargamento a 25 paesi, raggiunge il mezzo miliardo di consumatori, le performances richieste alle funzioni di trasporto e logistica necessitano di essere ottimizzate per poter sostenere la competitività nazionale: l'aumento dei traffici si situa generalmente tra 1 e 3 punti sopra l'evoluzione del PIL, pur essendosi negli ultimi anni attenuato questo processo per la scarsa competitività del sistema europeo dei trasporti e di quello nazionale in particolare, a causa di una insufficiente infrastrutturazione del Paese.

**Le nuove esigenze.** Gli operatori europei del trasporto sono pronti ad utilizzare modalità alternative alla strada (ferrovia, vie d'acqua o vie marittime) per tutti i traffici ai quali questi modi sembrano più adatti, nell'interesse del cliente e della collettività, ma la strada continua a guadagnare quote di mercato grazie alla sua flessibilità, che ben si accompagna all'obiettivo dell'organizzazione economico-produttiva e dell'ottimizzazione logistica di ridurre gli stock intermedi e meglio si adatta alle esigenze di diminuzione costante della densità delle merci da consegnare, aumento della frequenza delle spedizioni, urgenza delle consegne e rispetto dei termini di resa.

- Negli ultimi venti anni le tonnellate-km movimentate dall'autotrasporto sono cresciute del 350%,
- Oggi il settore movimenta su tutte le distanze l'85% delle merci.

**Le politiche in atto.** A fronte di una crescita costante della domanda di trasporto merci su strada emerge però una netta riduzione degli investimenti in infrastrutture, calati allo 0,2% del PIL 2000, contro l'1,4% di venti e più anni addietro. Il loro valore è pari al 25% di quello della Germania, al 44% di quello della Francia ed al 67% di quello del Regno Unito.

E se negli anni novanta il peso delle imprese italiane sulle tonnellate di merci movimentate era del 54%, all'inizio del terzo millennio questo peso si è ridotto al 38% circa: è accresciuta la dipendenza del nostro Paese da aziende estere per i servizi di trasporto e logistici, che organizzano le filiere logistiche per conto di imprese italiane, chiamando gli operatori dell'autotrasporto a svolgere il ruolo di "terzista". Lo svantaggio competitivo delle imprese italiane è valutato intorno al 10% rispetto agli operatori europei; con i livelli di costo di produzione più alti d'Europa ed i fatturati più bassi, le nostre imprese riescono a marginare solo grazie alle politiche fiscali consentite dalle normative vigenti (ristorni), rischiando però ulteriore penalizzazione se da semplici vettori non si trasformeranno in organizzatori del trasporto.

**I nodi da affrontare.** In un sistema dove l'offerta tende sempre più a focalizzarsi su pochi grandi operatori del trasporto che si propongono come organizzatori dell'intera catena logistica, controllando una quota crescente del mercato della trazione e dei servizi logistici e su molti piccoli operatori, compressi tra costi elevati ed un mercato della domanda fortemente intermediato, mentre la domanda vede la grande impresa tendente sempre più a sviluppare un controllo forte dei processi logistici e di trasporto, attraverso relazioni di partnership e fornitori specializzati e la piccola e media impresa, territorialmente diffusa, con una strutturale incapacità ad attuare economie di scala, il ruolo della **logistica pubblica** si pone come indispensabile fattore di supporto allo sviluppo della **logistica privata**, per una ottimizzazione dell'offerta integrata di infrastrutture e servizi per la mobilità a sostegno del progetto industriale, nell'ambito di un sistema di regole condivise: rispetto della sicurezza, dell'ambiente e della concorrenza, perequazione dei prelievi tra i modi, con analisi e scelte di intervento che prendano a riferimento non

solo i valori fisici, tradizionalmente adoperati per valutare le performance di settore (ovvero le tonnellate e le tonnellate-km movimentate e prodotte), ma anche e soprattutto quelli monetari, espressi dalla *fattura dei trasporti e della logistica*.

Una proiezione, operata all'orizzonte temporale del 2010, sugli effetti per il sistema-Paese conseguenti al protrarsi di una situazione di status quo della logistica pubblica, indica un inevitabile peggioramento delle condizioni di esercizio del trasporto e della logistica d'impresa (per la "saturazione" delle reti e dei nodi e per l'aumento delle "criticità" associate), che si tradurrebbe in un aggravio dei costi del servizio e, quindi, in un aumento del prezzo che verrebbe fatto pagare ai "clienti". A fronte di un elemento "positivo" - misurato dall'accresciuta domanda di beni e servizi intermedi (8.766 milioni di euro) - si registrerebbe una componente "negativa" (-7.423 milioni di euro), rappresentata dallo spiazzamento dell'offerta e, quindi, dalla corrispondente "sottrazione" di *spazio economico "reale"* determinata dall'*inflazione da costi* "contenuta" nei prezzi e nei valori nominali.

Viceversa dando impulso ad una efficiente logistica pubblica, quale la infrastrutturazione del Paese, così come previsto attraverso gli interventi della Legge-Obiettivo, da saldare con quelli specifici a scala regionale, si innescherebbe un processo "virtuoso" grazie al quale lo stimato incremento della domanda di servizi non gravato dalla componente negativa di carenza di infrastrutture di sistema, si tradurrebbe tutto in un effetto finale sulla produzione corrispondente a **12.772** milioni di euro, con un effetto sul Prodotto Interno Lordo che si sviluppa a partire dall'incremento "reale" della domanda di servizi - e che sarebbe particolarmente rilevante, con un valore che sfiora i **6.000** milioni di euro nel 2010 e gli **8.500** milioni di euro nel 2015.