

# IL QUADRO NAZIONALE E INTERNAZIONALE DELL'AUTOTRASPORTO E LE SFIDE DEL FUTURO

**dott. Paolo Uggè**

*sottosegretario di Stato*

*alle infrastrutture e ai trasporti con delega all'autotrasporto*

## **Sommario:**

1	IL CONTESTO .....	8
2	IL MERCATO .....	8
3	LE NUOVE ESIGENZE .....	8
4	LE POLITICHE IN ATTO .....	9
5	I NODI DA AFFRONTARE .....	9
6	IL RUOLO E LA SFIDA DELLA LOGISTICA .....	10
6.1	LA LOGISTICA PUBBLICA .....	10
6.2	LA LOGISTICA E L'INTERMODALITÀ .....	10
6.3	I CONTI DELLA LOGISTICA .....	11
7	IL RUOLO DELLA LA CONSULTA GENERALE DELL'AUTOTRASPORTO .....	12

## **1 IL CONTESTO**

La costruzione europea, fondata sul principio della libera circolazione di persone, capitali, beni, è un potente acceleratore della mobilità. Nello stesso contesto, la progressione degli scambi è fisiologica all'allargamento dell'UE.

Per la sola richiesta di trasporto merci verso l'Est europeo è prevista una crescita dal 38% al 50% entro il 2010.

## **2 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. Il settore partecipa alla crescita dell'economia, amplificandola: l'effetto misurato è che l'aumento dei traffici si situa generalmente tra 1 e 3 punti sopra l'evoluzione del PIL.

Negli ultimi anni questo processo virtuoso si è attenuato per la scarsa competitività del sistema europeo dei trasporti e di quello nazionale in particolare, a causa di una insufficiente infrastrutturazione del Paese. La scarsa competitività dell'Europa rispetto agli Stati Uniti incide per 0,5% sul PIL europeo, mentre il sistema nazionale, che rispetto a quello europeo presenta una minore competitività del 10%, in termini di incidenza sul PIL è dello 0,5%.

## **3 LE NUOVE ESIGENZE**

Tra gli orientamenti delle politiche europee per i trasporti è prioritario l'obiettivo di una migliore complementarietà dei modi. Gli operatori 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 è un dato di fatto che la strada continua a guadagnare quote di mercato. Negli ultimi venti anni le tonn-km movimentate dall'autotrasporto sono cresciute del 350%. Oggi il settore movimentata, su tutte le distanze, l'85% delle merci.

L'organizzazione economico-produttiva e l'ottimizzazione logistica puntano a ridurre gli stock intermedi, attraverso una migliore reattività della produzione alle evoluzioni istantanee della domanda: si producono le merci di cui si ha bisogno e la loro consegna viene richiesto sia effettuata just-in-time. Il trasporto stradale, grazie alla sua flessibilità, si adatta meglio a queste esigenze, che si traducono in una diminuzione costante della densità delle merci da consegnare, all'aumento della frequenza delle spedizioni, all'urgenza delle consegne e del rispetto dei termini di resa.

Le politiche e le misure di intervento, tanto a livello europeo quanto a livello nazionale, non possono prescindere dall'analizzare, valutare e sostenere le nuove catene logistiche. È importante che le strategie non siano definite su principi, ma sulle esigenze reali del mercato e ciò per uno sviluppo dei trasporti economicamente equilibrato e socialmente riconosciuto e accettato.

#### 4 LE POLITICHE IN ATTO

Il quadro d'insieme all'interno del quale si sviluppa oggi il settore non è incoraggiante: a fronte di una crescita costante della domanda di trasporto merci su strada emerge 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.

Nel trasporto merci internazionale che interessa il nostro Paese sono massicciamente presenti imprese estere: per l'80% nei flussi marittimi, per il 68% in quelli aerei, per il 62% in quelli stradali. 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.

La politica di vendita seguita dalle imprese di produzione italiane, che stipulano contratti franco-fabbrica, non è estranea alla accresciuta dipendenza del nostro Paese da aziende estere per i servizi di trasporto e logistici.

I grandi operatori stranieri, con il supporto di istituti bancari e gruppi finanziari nazionali, 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).

Di fronte ad un mercato potenziale che si stima valga 50 mld di euro di servizi logistici da esternalizzare, la debolezza strutturale dell'autotrasporto italiano, i vincoli operativi, congiunturali, regolamentativi da cui è penalizzato rischiano di marginalizzarlo ulteriormente sul piano internazionale, a deterioramento della competitività del sistema-paese, che deve viceversa poter contare su operatori capitalizzati e concorrenziali, in grado di proporsi sul mercato non come semplici vettori, ma come organizzatori del trasporto, accedendo in tal modo anche a segmenti più remunerativi del sistema, attraverso l'integrazione delle modalità di trasporto e gestendo l'insieme delle funzioni logistiche.

#### 5 I NODI DA AFFRONTARE

Il **sistema d'offerta** tende sempre più a focalizzarsi su due estremi:

- pochi grandi operatori del trasporto che si propongono come organizzatori dell'intera catena logistica, controllando una quota crescente del mercato
- molti piccoli operatori, che lavorano compressi tra costi elevati ed un mercato della domanda fortemente intermediato.

Il **sistema della 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;
- la piccola e media impresa, territorialmente diffusa, che si ritrova tra le strategie di riappropriazione della logistica messe in atto dalle grandi imprese e la strutturale incapacità ad attuare economie di scala.

## 6 IL RUOLO E LA SFIDA DELLA LOGISTICA

In questo panorama, per ridare slancio e competitività al settore dei trasporti nella sua moderna accezione di attività sempre più integrata alla produzione ed alle altre funzioni logistiche ed in quanto tale vera e propria piattaforma tecnologica in grado di aggiungere valore al prodotto, è indispensabile affrontare alcune questioni-chiave:

- ruolo della **logistica pubblica**, come indispensabile fattore di supporto allo sviluppo della **logistica privata**;
- strumenti e politiche da mettere in campo per rendere più funzionali i processi di ottimizzazione della logistica alle sue possibili diverse stratificazioni:
  - logistica di **distretto** e di **area**,
  - logistica di **filiera** e di **prodotto**,
  - logistica di **settore** e di **sistema**.

### 6.1 La logistica pubblica

Quanto al ruolo della logistica pubblica, si tratta di innescare un processo virtuoso di valorizzazione del territorio nel quale la pubblica amministrazione ha una grande responsabilità: quella di far leva sulla logistica come risorsa strategica del sistema territoriale, per accrescere la competitività dei diversi attori dell'economia locale.

Dal momento che la globalizzazione dei mercati, con la crescente integrazione dell'economia, è un fattore che tende ad accentuare il livello di concorrenza fra aree territoriali, è la logistica pubblica, ovvero l'ottimizzazione dell'offerta integrata di infrastrutture e servizi per la mobilità, che gioca un ruolo di primo piano nel sostenere il progetto industriale. Diversamente la domanda e l'offerta di trasporto/logistica non sono in grado di realizzare le performance richieste dal mercato e si creano mercati marginali. Questo significa che occorre focalizzare le esigenze/aspettative della logistica privata, impostando politiche "calibrate" sulle specifiche necessità, naturalmente nell'ambito di un sistema di regole condivise, che eviti tuttavia soluzioni generaliste e pertanto inefficaci.

### 6.2 La logistica e l'intermodalità

Le regole condivise devono essere il rispetto della sicurezza, dell'ambiente, della concorrenza, la perequazione dei prelievi tra i modi, ma non consentendo che all'internalizzazione dei pretesi costi esterni della strada faccia riscontro l'esternalizzazione dei costi interni di altri modi di trasporto e che su questo delta si fondi il finanziamento degli investimenti ferroviari, ai quali la UE affida, in uno con la politica della tariffazione, il progetto di riequilibrio modale dei traffici.

Le soluzioni politiche devono essere calibrate su un nuovo approccio che coniughi la pianificazione dei sistemi di trasporto con la progettazione delle politiche industriali, per esaltarne l'interdipendenza.

Non è quindi la performance del singolo modo che va perseguita, ma quella dell'intera catena da origine a destinazione, operando non più una

politica di settore, ma di sistema dei trasporti e della logistica.

Questa prospettiva necessita che tanto le analisi quanto le scelte di intervento prendano a riferimento non solo i valori fisici, tradizionalmente adoperati per valutare le performance di settore (ovvero le tonn e le tonn-km movimentate e prodotte), ma anche e soprattutto quelli monetari, espressi dalla *fattura dei trasporti e della logistica*.

### 6.3 I conti della logistica

Un mercato che oggi vale all'incirca 160 miliardi di euro, di cui 82 miliardi fatturati per trasporti e 78 miliardi per logistica, con una progressione di quest'ultima a sopravanzare i primi. È opportuno ricordare che il fatturato trasporti è realizzato per oltre l'80% dall'autotrasporto, con un indice di terziarizzazione del 41%. Di gran lunga inferiore è l'indice di terziarizzazione calcolato sul fatturato della logistica: appena il 15%.

Queste cifre danno la misura di quanto lunga sia ancora la strada da percorrere affinché, con una opportuna logistica pubblica, i trasporti e la logistica d'impresa possano proseguire in quello sforzo di ottimizzazione delle proprie performance che non può prescindere da una accelerazione del processo di terziarizzazione, il cui mercato, per i soli servizi logistici, è stimato valere oltre 50 miliardi di euro.

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). Peggioramento 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. Risulterebbe pertanto, a fronte di un effetto iniziale sulla produzione pari a **15.731** milioni di euro, una maggiore produzione lorda "reale" per **8.308** milioni di euro, con effetti "netti" sul PIL alquanto modesti, soprattutto se misurati con riferimento a tutti gli altri settori "diversi" dall'autotrasporto.

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.

## **7 IL RUOLO DELLA LA CONSULTA GENERALE DELL'AUTOTRASPORTO**

Nel quadro delineato ed alle linee di indirizzo per una politica di sviluppo dei trasporti capace di esaltare anche l'evoluzione del PIL, è stata istituita, come noto, la consulta generale dell'autotrasporto (con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 febbraio 2003, n. 2284/TT).

Il ruolo della Consulta è finalizzato a:

- azioni immediate, propulsive, di ridefinizione dei ruoli degli attori del mercato e di riordino delle regole, con l'obiettivo di recuperare entro i prossimi due anni, i vincoli che determinano la scarsa competitività del sistema-Italia rispetto all'Europa; il Disegno di legge presentato dal Governo ha esattamente questi obiettivi;
- azioni capaci di esaltare le specificità delle singole aree territoriali del paese, definendo misure calibrate e differenziate, per una maggiore competitività delle diverse aree del Paese e dell'intero sistema-paese rispetto all'Europa dei 25;
- camera di compensazione per una gestione dei rapporti tra i soggetti interessati e coinvolti nei mutamenti che si prospettano, al fine di evitare l'insorgere di conflitti, da realizzarsi attraverso un costante confronto e la ricerca di un possibile comune consenso.

I nodi più immediati da affrontare sono quelli relativi da un lato all'analisi puntuale delle esigenze finalizzate ad abbassare i costi delle imprese di produzione e di servizi e dall'altro quello di rendere più efficienti le aziende di logistica e trasporti allungando la catena del valore attraverso una saldatura diretta tra la domanda e l'offerta ed il conseguimento di un mercato meno intermediato e più trasparente.