

IL RUOLO DELLA CONSULTA GENERALE DELL'AUTOTRASPORTO NELLA POLITICA DELL'AUTOTRASPORTO E DELLO SVILUPPO DEL PAESE

prof. Rocco Giordano

segretario generale della Consulta dell'autotrasporto

Sommario:

1	LA MISSION DELLA CONSULTA	56
2	GLI ATTORI	56
3	IL SISTEMA-PAESE E LA SUA COMPETITIVITÀ	56
4	LE CRITICITÀ PERDURANTI	56
5	FACILITIES E CRESCITA ECONOMICA	56
6	IL SISTEMA DELLA DOMANDA	57
7	LE STIME DELL'EFFETTO VALICHI	57
8	COSTI E FISCALITÀ D'IMPRESA	57
9	I COSTI ORARI DI ESERCIZIO	58
10	COSTI ORARI E ORE LAVORATE	58
11	VEICOLI E PRODUZIONE	58
12	IL SISTEMA DELL'OFFERTA. DEBOLEZZE STRUTTURALI ...	58
13	IL CARICO FISCALE DELLE AZIENDE	58
14	IL MERCATO DEI SERVIZI LOGISTICI E TRASPORTI (MLD EURO)	59
15	COME FARE SISTEMA	59
16	IL RUOLO FONDAMENTALE DELLA LOGISTICA PUBBLICA E DI QUELLA PRIVATA	59
17	GLI OBIETTIVI DA CONDIVIDERE	60

1 LA MISSION DELLA CONSULTA

Avviare a soluzione i problemi **dei trasporti e della logistica** in un'ottica di rinnovata capacità di **governance di sistema**.

2 GLI ATTORI

Gli attori rappresentano gli *stakeholders* operanti sul mercato della domanda e dell'offerta unitamente a decisori e gestori delle infrastrutture lineari e nodali, per una "visione" condivisa di:

- interpretazioni dei fenomeni,
- indirizzi operativi,
- regole.

3 IL SISTEMA-PAESE E LA SUA COMPETITIVITÀ

• Il bilancio del 2003:

- America	+ 2,5% (pil)	- Giappone	+ 2,0%
- Area euro	+ 0,5%	- Italia	+ 0,3%

• Il trend della competitività italiana negli ultimi 5 anni:

- esportazioni:
 - Italia + 16%
 - Francia + 31%
 - Germania + 38%
- quota di mercato dell'Italia nel mondo: scesa dal 4,5% al 3,6%
- produzione industriale
 - Italia + 3%
 - Francia + 11%
 - Germania + 12%

4 LE CRITICITÀ PERDURANTI

Svantaggi competitivi per:

- mancanza di ottimizzazione della supply chain,
- maggiori costi sopportati dal nostro sistema economico,
- **domanda** (*poco outsourcing*),
- **offerta** (*molta frammentazione e poca logistica*),
- **facilities** (*deficit infrastrutturale e mancanza di sistema*).

5 FACILITIES E CRESCITA ECONOMICA

Fatto 100 il livello medio di infrastrutturazione europea l'indice italiano tra il 1985 ed il 2000 è passato da 105,1 a 109,6, con una variazione percentuale cumulata modestissima (4,3%), che ha reso progressivamente crescente il divario rispetto agli altri paesi UE.

Paesi	1985	2000	Variazione % cumulata 1985-2000
Lussemburgo	268,1	273,0	1,8
Olanda	244,7	260,0	6,3
Belgio	203,6	224,7	10,4
Germania	163,1	226,0	38,6
Regno Unito	152,0	210,0	38,2
Francia	119,0	187,0	57,1
Italia	105,1	109,6	4,3
Danimarca	80,5	107,0	32,9
Spagna	71,1	94,7	33,2
Portogallo	47,1	51,8	10,0
Media europea	100,0	100,0	

Fonte: Business International, Anno 2000

- Nel 1975 investivamo in infrastrutture l'1,4% del PIL.
- Nei successivi trenta anni siamo scesi allo 0,2% del PIL.
- Nel frattempo i traffici in termini di tonn-km sono aumentati del 300%.

Lo **svantaggio di competitività** accumulato in termini di **facilities** per l'accesso al mercato dei prodotti e servizi italiani è dunque quantificabile in un 15%.

6 IL SISTEMA DELLA DOMANDA

A fronte di spinte al cambiamento dovute a:

- ridisegno localizzazioni produttive e internazionalizzazione dei mercati di approvvigionamento e distribuzione;
 - ristrutturazione dei processi logistici quali fattori di competitività strategica in particolare di aziende manifatturiere e della distribuzione,
- il sistema delle imprese italiane fatica ad abbattere i costi logistici che mediamente incidono per il 10% come effetto di mancate politiche di outsourcing.

7 LE STIME DELL'EFFETTO VALICHI

Chiusure e contingentamenti hanno imposto alla nostra economia una penalizzazione stimabile in 3.500 meuro all'anno tra il 1999 ed il 2002:

- 1.500 meuro come maggiori costi di trasporto,
- 2.000 meuro come minori esportazioni.

8 COSTI E FISCALITÀ D'IMPRESA

- Il raffronto dei costi-km dal 2000 al 2003 indica l'Italia sempre in prima posizione:
 - Italia 1,233 euro-km (prima dei ristorni),
 - Francia 1,225 euro-km,
 - Olanda 1,172 euro-km.

- Nelle ultime posizioni si trovano Slovenia (0,972 euro-km), Spagna (0,948 euro-km) e Grecia (0,951 euro-km).

9 I COSTI ORARI DI ESERCIZIO

La velocità commerciale media (tempo percorrenza + tempo carico/scarico) è:

- 55 km/h per Germania-Olanda-Francia,
- 50 km/h per Italia-Grecia-Spagna-Slovenia,
- 50 km/h per l'Austria in considerazione anche dei vincoli delle politiche ambientali.

10 COSTI ORARI E ORE LAVORATE

- Il costo orario di esercizio per l'Italia è determinato da 2.000 ore lavorative per 100.000 km di percorrenza a fronte di 1.818 ore lavorate di Germania, Olanda, Francia.
- La **differenza** di ore lavorate dell'Italia rispetto a Germania, Olanda e Francia di circa il 10% è determinato da un "effetto sistema negativo".

11 VEICOLI E PRODUZIONE

Il traffico merci annuo (al 2001) realizzato dai veicoli merci immatricolati in Italia ammonta a:

- 74,3 miliardi di veicoli-km di cui:
 - 55% in conto proprio,
 - 45% in conto terzi,
- 239,6 miliardi di tonn-km di cui:
 - 20,7% in conto proprio,
 - 79,3% in conto terzi.

12 IL SISTEMA DELL'OFFERTA. DEBOLEZZE STRUTTURALI

Le debolezze strutturali del sistema dell'offerta sono:

- esigua presenza di logistica qualificata,
- imprese che si caratterizzano per un profilo di medie-piccole dimensioni
- fatturato medio delle prime 100 maggiori imprese italiane pari a circa 1/3 di quello delle prime 100 imprese inglesi e ad 1/4 di quello delle prime 100 imprese francesi.

13 IL CARICO FISCALE DELLE AZIENDE

- La tassazione sui veicoli ha raggiunto in Italia il valore di 65 miliardi di euro, di cui 12,5 miliardi circa a carico dell'autotrasporto.
- In rapporto al PIL è il prelievo più alto in assoluto in Europa:
 - Italia 6%,
 - Gran Bretagna 4%,
 - Francia e Germania 3,7%,
 - Spagna 3,2%.

- Incidenza fiscale sul risultato ante imposte delle imprese in funzione della classe dimensionale:
 - per l'Italia 54% ÷ 57%,
 - per la Francia 43% ÷ 49%,
 - per la Germania 40% ÷ 46%.

14 IL MERCATO DEI SERVIZI LOGISTICI E TRASPORTI (MLD EURO)

Modalità	Totale A	Conto proprio B	Conto terzi C	Terziarizio (C/A)	Incidenza (C/FISL)
Autotrasporto	66,62	39,25	27,37	41,09%	50,19%
Mare	10,12	-	10,12	100,00%	18,56%
Aereo	1,96	-	1,96	100,00%	3,60%
Ferrovia	3,05	-	3,05	100,00%	5,59%
Condotte	0,10	-	0,10	100,00%	0,19%
Navigazione interna	0,05	-	0,05	100,00%	0,09%
Totale trasporto	81,91	39,25	42,66	52,08%	78,22%
Stoccaggio e movimentazione	77,47	65,59	11,88	15,33%	21,78%
Totale logistica	159,38	104,84	54,54	34,22%	100,00%

- Le stime operate indicano un mercato di 50 mld di euro di servizi logistici da esternalizzare.
- Per accedere a questo mercato occorrono aziende capitalizzate e competitive.

15 COME FARE SISTEMA

- Abbattere i sovraccosti che gravano sul sistema:
 - 10% per il segmento domanda,
 - 10% per il segmento offerta,
 - 15% per il segmento facilities.
- La consulta opererà affinché logistica privata e logistica pubblica si sviluppino sinergicamente.

16 IL RUOLO FONDAMENTALE DELLA LOGISTICA PUBBLICA E DI QUELLA PRIVATA

Il ruolo della logistica pubblica è creare le condizioni affinché la logistica privata, cioè quella delle imprese, possa essere:

- competitiva,
- efficiente,
- socialmente ed ambientalmente sostenibile.

17 GLI OBIETTIVI DA CONDIVIDERE

- **Assicurare** la coerenza degli interventi sulle reti ed i nodi di trasporto alle scelte di assetto geo-economico del paese.
- **Controllare** e assicurare valore aggiunto alle scelte di logistica d'impresa.
- **Valorizzare** una offerta integrata di servizi di trasporto e logistica.
- **Garantire** l'efficienza logistica del sistema-paese sul piano interno ed internazionale.