Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

SISTEMI DI LOGISTICA
Anno VII - n.1
Marzo 2014
Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico
Andrea Boitani
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Fabrizio Dallari
Ercole Incalza
Giuseppe Moesch
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordano-associati.com

Editore
Giordano Editore
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordano-associati.com

EDITORIALE
2 **Il problema non sono gli aumenti in sè, ma il loro impatto sulle imprese**

4 **Per fare un albero, ci vuole un fiore. Per attuare le politiche, ci vuole un metodo**
[*Rocco Giordano*]

POLITICA DEI TRASPORTI
6 **Per rilanciare l'autotrasporto riorganizzare gli interessi**
[*intervista a Rocco Giordano*]

AUTOTRASPORTO MERCI
11 **Il cabotaggio stradale: un fenomeno che cresce all'ombra della crisi**
[*Rocco Giordano*]

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
13 **Partire dalle aziende e da rigorosi piani industriali**
[*Paolo Stampacchia*]

TRASPORTO MARITTIMO
18 **Il sistema portuale tra l'improbabile politica forte e il possibile maquillage**
[*Luca Antonellini*]

DOCUMENTI
24 **Europa e Asia sempre più vicine grazie ai corridoi di EATL 2**
[*Claudio Migliardi, Claudia Nicchiniello*]

UNA LETTURA DELL'ULTIMO AUMENTO DEI PEDAGGI AUTOSTRADALI

Il problema non sono gli aumenti in sé ma il loro impatto sulle imprese

di **ROCCO GIORDANO**

Si può pensare che l'impatto sia lo stesso per un operatore rumeno che presenta un costo per km della metà rispetto ad uno italiano? E possiamo ancora consentire di rimborsare agli operatori stranieri uno sconto sui pedaggi allo stesso modo di quelli italiani?

Il recente aumento delle tariffe autostradali mediamente è del 3,9%, come titolano i giornali è da ritenersi un dato parziale che va approfondito. La media dell'aumento va infatti ponderata rispetto alla lunghezza delle diverse tratte e ancor più va valutato per l'impatto che determina in relazione ai traffici delle diverse direttrici.

Partiamo dal Mezzogiorno. Sappiamo che la Salerno-Reggio Calabria non è a pedaggio, che le autostrade siciliane sono quelle meno onerose in termini di peso per km-percorsi e non hanno subito rincari, mentre restano fortemente trafficate le direttrici centro settentrionali, soprattutto quelle del Nord Est per il forte peso dei flussi che provengono dal Brennero e dalla direttrice Gorizia-Fernetti.

Il punto pertanto non è tanto il peso medio dell'aumento delle tariffe autostradali, ma quali sono gli impatti rispetto ai flussi degli aumenti accordati sulle singole tratte.

Bisogna sottolineare che almeno per quanto riguarda il traffico pesante sulla direttrice del Centro Nord il peso dei veicoli commerciali è rilevante anche se è necessario approfondire chi paga. Il peso degli stranieri che arrivano in Italia sta diventando sempre più determinante; anche se resta sconosciuto se gli stranieri che arrivano in Italia, e sono tanti, sono stranieri veri o italiani «travestiti» da stranieri.

UNA SIMULAZIONE DELL'IMPATTO

Passiamo agli aumenti. Senza andare ad esaminare i traffici per le diverse direttrici (li ricportamo in tabella alla pagina successiva), abbiamo provato a simulare l'impatto che l'aumento delle tariffe autostradali determina su di una direttrice quale la Napoli-Trieste, tenendo conto degli aumenti sulle diverse tratte e comparando il costo dei pedaggi per un veicolo pesante da 44 tonn. prima e dopo l'aumento. Il risultato è: 129 euro prima dell'aumento, 135 euro con l'aumento sulle singole tratte impiegate.

Si tenga conto che sui pedaggi autostradali dei mezzi pesanti il governo riconosce uno sconto ogni anno stanziando delle somme variabili dell'ordine di circa 170 milioni di euro (100 strutturali e 70 variabili per l'anno 2014), sconto che viene riconosciuto a tutti gli operatori e non solo quelli italiani.

Allora il punto non è tanto l'aumento dei pedaggi, ma come impatta l'aumento dei pedaggi sui costi effettivi delle imprese. Si può pensare che sia la stessa cosa per un operatore rumeno che presenta mediamente un costo per km di quasi la metà rispetto agli operatori italiani? E possiamo ancora consentire di rimborsare agli operatori stranieri uno sconto sui pedaggi allo stesso modo di quelli italiani?

Qualcuno si chiederà ma quanto pesano gli operatori stranieri in Italia? Moltissimo! Il giorno 9 dicembre sulla direttrice Pordenone-Trieste alle 19.00 di sera nel verso di ingresso Trieste-Venezia-Pianura Padana abbiamo contato 100 veicoli pesanti, di questi:

- 94 stranieri (novantaquattro)
- 6 italiani (sei).

Non sono questi segnali allarmanti? Non sono questi i temi che dobbiamo affrontare prioritariamente? Lo sconto dei pedaggi autostradali, considerato lo stato di crisi delle aziende, è da ritenersi immodificabile per evitare che peggiorino i livelli di sicurezza sulle strade, soprattutto quelle statali, il che - in un momento di congiuntura come quello attuale - rischia di essere l'unica alternativa all'aumento dei pedaggi. Ma ci chiediamo se non sia possibile attivare un percorso di reciproco riconoscimento degli sconti per gli italiani che con i veicoli commerciali circolano sulle autostrade straniere. Questi concetti li abbiamo ribaditi in tutti i nostri commenti sulle politiche di settore. Ma abbiamo sempre più la convinzione che a leggere e ad ascoltare non resti che una sparuta schiera di addetti ai lavori.

Ci sia consentito, a chiusura di questa nota, riprendere quanto scritto da Dario Di Vico sul *Corriere della Sera* del 3 gennaio 2014, titolando nella rubrica di apertura un suo commento sull'aumento delle «tariffe autostradali: rischia di ridare fiato ai forconi». Con il termine «Forconi» tutti i giornalisti della carta stampata e più in generale tutto il mondo dell'informazione ha voluto rappresentare non il disagio di una categoria, ma il diffuso disagio sociale.

L'autotrasporto (in mancanza di alternative) resta ancora (in positivo) la cinghia di trasmissione dell'economia del Paese.

Il quadro degli aumenti dei pedaggi autostradali per direttrice di traffico

Asti-Cuneo	0,00%
ATIVA - Autostrada Torino-Ivrea-Valle D'Aosta	0,82%
Autocamionale della Cisa	6,26%
Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova	1,44%
Autostrada dei Fiori	2,78%
Autostrada del Brennero	1,63%
Autostrade Centropadane	8,01%
Autostrade per l'Italia	4,43%
Autovie Venete	7,17%
CAV - A4 Venezia-Padova, Tangenziale Ovest di Mestre e raccordo con aeroporto Marco Polo e Passante di Mestre	6,26%
Consorzio Autostrade Siciliane	0,00%
Milano Serravalle e Milano Tangenziali	4,47%
SALT - Autostrada Ligure-Toscana	3,07%
SAM - Autostrade Meridionali	0,00%
SAT - Autostrada Tirrenica	5,00%
SATAP A4 Tronco Novara Est-Milano e Torino-Novara Est	5,27%
SATAP Tronco A21 Torino-Alessandria-Piacenza	1,66%
SAV - Autostrade Valdostane e raccordo	5,00%
SITAF - barriera di Avigliana	4,31%
SITAF - barriera di Bruere	4,23%
SITAF - barriera di Salbertrand	3,81%
Strada Dei Parchi	8,28%
Tangenziale Napoli	1,89%
Torino-Savona	1,60%.

Per il settore sono necessarie analisi a parte perché è nostra convinzione che l'autotrasporto (in mancanza di alternative) resta ancora (in positivo) la cinghia di trasmissione dell'economia del Paese, ma anche - come nella situazione attuale - un settore su cui pesano effetti negativi, come la fiscalità generale ed il livello di aumento dei costi come quello dei pedaggi.
Per qualche giorno, durante l'ultima crisi di governo, è circolata l'idea di costituire il ministero del Mare, dei Trasporti e della Logistica. Meglio, un ministero per la Mobilità, che si sarebbe dovuto interessare di tutti i temi che riguardano la scelte politiche di settore escluse le infrastrutture, con la possibilità di indicare, di concerto con il ministero delle Infrastrutture (Lavori Pubblici) le infrastrutture che servono e che riguardano tutti i settori del trasporto merci e passeggeri - dalla lunga distanza all'ultimo miglio - di intesa con Regioni e Comuni, almeno quelli delle grandi aree metropolitane.
Non aver proseguito su questa strada è l'ennesima occasione persa per il Paese. ●

Rocco Giordano
rocgior@libero.it

LA NECESSITÀ DI BANCHE DATI CORRETTE E FAR PARLARE I NUMERI PER PORLI ALLA BASE DI OGNI RAGIONAMENTO

Per fare un albero ci vuole un fiore Per attuare le politiche ci vuole un metodo

di **ROCCO GIORDANO**

La regola quarta per la guida all'intelligenza, come dice Cartesio, è: per «la investigazione della verità è necessario un metodo».

Se provassimo a riscoprire le «antiche» regole dei saperi potremmo rendere meno confuso il nostro vivere civile. La regola quarta per la guida all'intelligenza, come dice Cartesio, è: per «la investigazione della verità è necessario un metodo».
I mortali (noi), viceversa, spesso conducono l'intelligenza per vie ignote, confidando di trovare casualmente quel che andiamo cercando. In questo modo lavorano gli esperti di alchimie, non pochi filosofi e spesso gli architetti.
I filosofi che sono continuamente alla ricerca del pensiero «complicato»; gli architetti che in forza della estetica e della «bellezza» rendono le opere sempre meno funzionali e molto costose; gli alchimisti per sperimentare nuove stranezze!
Allora si può paradossalmente affermare che è molto meglio non cercare la verità anziché farlo senza metodo.

DUE PRE-CONDIZIONI

Questa premessa solo per evidenziare che in un settore quale quello delle politiche dei trasporti sarebbe forse preferibile non fare niente e lasciare alle libere forze del mercato di autoregolarsi invece che intervenire facendo danni attraverso dibattiti complicati e opere che sono finalizzate molto più a cogliere l'estetica e poco la funzionalità o a trovare percorsi «tortuosi» per complicare la vita degli operatori.
Quando affermiamo che ci vuole metodo, intendiamo regole certe e facili, osservando esattamente le quali nessuno mai sosterrà il falso per il vero, senza sprecare inutilmente alcuno sforzo della mente, ma, incrementando sempre gradatamente il sapere, per pervenire alla vera conoscenza di tutte quelle cose di cui siamo capaci.
Per anni abbiamo sottolineato che per assicurare al Paese politiche di settore corrette e politiche di intervento virtuose occorrevano due pre-condizioni.
La prima è che è necessario costruire banche dati corrette, la seconda che bisogna strizzare i numeri con metodo in modo da farli «parlare» per porli a base dei ragionamenti.
Il metodo è necessario per spiegare correttamente, sulla base delle due pre-condizioni, in che modo si debba utilizzare l'intuizione della mente, per non cadere nell'errore contrario al vero, e in che modo siano da escogitare le deduzioni, per giun-gere alla conoscenza di tutto! Null'altro può essere richiesto perché la conoscenza sia completa! Non si può avere alcuna scienza se non attraverso l'intuizione della mente o la deduzione. L'intuizione della mente e la deduzione sono esercizi pratici che richiedono esperienza e competenza!
Viceversa stiamo assistendo, soprattutto negli ultimi tempi, che superando la intuizione e la deduzione, cioè il metodo il «club dei pochi» decide per il «club dei tanti». Il punto cruciale è che i primi ormai hanno preso il sopravvento sui secondi. Questo è il caso di alcuni disegni di legge per regolamentare le politiche di settore.

La mente umana possiede un non so che di divino in cui sono dispersi i primi semi di utili pensieri così da produrre spesso, sebbene negletti e soffocati da studi poco lineari, messi spontanee che soffocano in ogni caso messi coltivate con gran cura che mai potranno riuscire ad arrivare a perfetta maturazione.

«ELEMENTARIZZARE» CARTESIO

Per concludere possiamo «elementarizzare» il pensiero cartesiano affermando che il metodo è tentare di andare oltre invitando i migliori ingegni a comunicare fedelmente al pubblico quello che viene ritrovato per migliorare la esistenza dei più e non quella dei pochi.
Cosa bisogna fare per migliorare con metodo la esistenza dei più nel settore dei trasporti e della logistica:

- ➔ dobbiamo ridisegnare il Paese sul piano dei distretti economici e non quelli industriali,
- ➔ dobbiamo recuperare una lettura attenta della mobilità in particolare della politica di porti e aeroporti,
- ➔ dobbiamo lanciare il 4° Progetto Finalizzato Mobilità.

il metodo è tentare di andare oltre invitando i migliori ingegni a comunicare fedelmente al pubblico quello che viene ritrovato per migliorare l'esistenza dei più e non quella dei pochi.

- dobbiamo ricostruire direzioni ministeriali in forza delle nuove politiche,
- dobbiamo unitamente all'Authority per i trasporti avviare una «bonifica» normativa,
- dobbiamo costituire le piattaforme territoriali (macroaree) per la mobilità viaggiatori e merci,
- dobbiamo realizzare una approfondita conoscenza del settore in termini di strutture aziendali e mettere a punto piani di impresa per passare da aziende per l'occupazione ad aziende dei servizi,
- dobbiamo prendere conoscenza della situazione finanziaria-economica e patrimoniale delle aziende,
- dobbiamo realizzare un progetto per valorizzare il capitalismo delle reti e dei nodi,
- dobbiamo ricollocare in questo modo il Paese sul piano geo-economico e geo-politico. ●

Rocco Giordano
rocgior@libero.it

SPUNTI

Basta con il gigantismo navale per fronteggiare la globalizzazione

Martin Stopford vicepresidente della società londinese Clarksons research services (Crs), indica così il futuro dello shipping durante un seminario a Singapore

Abbiamo colto uno spunto di Antonellini del Porto di Ravenna.
Il gigantismo navale richiede un gigantismo infrastrutturale dei porti e delle attrezzature, ma anche un gigantismo finanziario!
Quest'ultimo riferimento è alle navi portacontainer di ultima generazione che possono trasportare 18 mila teu. Un'altra compagnia, la Uasc, ha già ordinato navi ancora più grandi, da 19 mila teu, mentre alcuni cantieri navali offrono progetti per navi da 22 mila teu.
Le infrastrutture che stiamo pensando servono e sono adeguate per queste dimensioni di traffico?
A Panama, dov'è in costruzione la terza serie di chiuse del canale, qualcuno si è accorto che quando l'opera sarà conclusa non potrà accogliere le navi da 18 mila teu, perché il limite sarà di 13 mila a 14 mila teu.
Martin Stopford sostiene che la globalizzazione del futuro sarà fatta da navi intelligenti, operazioni intelligenti, tecnici intelligenti.
La soluzione del futuro si chiama information technology: «La novità è la piattaforma globale della tecnologia dell'informazione: cloud computing, big data, rete».

INTERVISTA A ROCCO GIORDANO

Per rilanciare l'autotrasporto riorganizzare gli interessi

a cura di **UMBERTO CUTOLO**

Manca un organismo capace di rilevare - di tempo in tempo, e con attendibilità - i prezzi, il saggio dei rendimenti dei capitali investiti, i tassi reali di remunerazione.

L'IMPETUOSA CRESCITA DEI PAESI EMERGENTI, racchiusi nella sigla BRICS (Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa) ha messo pesantemente in crisi, soprattutto negli ultimi cinque anni, i Paesi a industrializzazione storica. Per la sua struttura economica e produttiva l'Italia è tra i Paesi che stanno soffrendo maggiormente di questo ciclo negativo, essendo segnata, sul versante privato, da un tessuto di piccole e medie aziende, poco strutturate per fronteggiare la concorrenza dei colossi stranieri e, su quello pubblico, da un ingente debito che - sotto la sorveglianza di Bruxelles - frena le possibilità di finanziamento della ripresa.

Ancor peggio sta l'autotrasporto nazionale che alla crisi endemica del settore aggiunge, a causa della diretta relazione fra economia e trasporti, una riduzione dell'attività che sta decimando le imprese italiane, ma soprattutto sta appesantendo, con costi impropri e dispersione di risorse, il sistema produttivo italiano, .

Il nuovo esecutivo guidato da Matteo Renzi dovrà dunque affrontare queste problematiche, individuando soluzioni rapide e stabilendo priorità d'intervento che non potranno non toccare anche la struttura del sistema dell'autotrasporto merci. In che modo? Abbiamo rivolto alcune domande a Rocco Giordano, docente di Economia dei Trasporti presso l'università di Salerno.

Qual è lo stato di saluto dell'autotrasporto merci italiano, in questa difficile situazione economica che, nonostante timidi segnali di ripresa, ormai dura da cinque anni?

La questione fondamentale che i vari operatori (lo Stato, le imprese, le famiglie) si pongono nell'attuale fase di grave difficoltà del ciclo economico è come fronteggiare soprattutto il fabbisogno di risorse e di investimenti. Per l'autotrasporto - che è essenzialmente attività dei privati - tali possibilità possono essere ricercate in due direzioni non necessariamente alternative:

1) nel reddito d'impresa;

2) nel reddito che si forma in altri settori di attività, e destinato ad essere investito nei trasporti.

È evidente, tuttavia, che per l'autotrasporto in conto terzi, nel lungo periodo, solo la prima possibilità risulta valida; per questo la domanda da porsi è se esistono oggi le condizioni perché ciò avvenga.

Chi può - o deve, o dovrebbe - verificare in maniera documentata se tali condizioni esistono? In altre parole a chi tocca di misurare la febbre dell'autotrasporto nazionale?

Con molta franchezza, si può dire che la situazione, strutturale e congiunturale, dell'autotrasporto, quale può essere dato da un osservatore imparziale e scrupoloso, è gravemente handicappata dal fatto che manca un organismo capace di rilevare - di tempo in tempo, e con l'attendibilità richiesta dalla serietà delle questioni sollevate - i prezzi, il saggio dei rendimenti dei capitali investiti, i tassi di remunerazione reali, in termini di ora-lavoro, del personale e dei veicoli utilizzati. Il lavoro sviluppato negli anni dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori non basta. L'organizzazione pubblica per il controllo della struttura di impresa dell'autotrasporto, purtroppo, è delle più carenti. Si deve con amarezza constatare che le vicende seguite allo scioglimento della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e la necessità di riordinare i compiti e le funzioni dell'Albo degli autotrasportatori, hanno peggiorato la situazione. Esiste, oggi, un vuoto organizzativo che preoccupa.

Questo vuoto può essere riempito dalla Motorizzazione?

L'organizzazione rappresentativa di tutto il settore economico è quello della Motorizzazione che, però, per carenze di risorse e di personale specializzato versa in una crisi di una certa gravità. Di questa crisi non c'è da trarne vantaggio. Solo superficialmente, infatti, la politica dei trasporti potrà essere concepita ed attuata più facilmente nell'assenza o nella debolezza di grandi istituti e della motorizzazione, che siano capaci di interpretare i biso-

Nel momento in cui gravi bisogni pubblici urgono, il fatto che manchino organismi rappresentativi, che funzionino come tramite fra il legislatore, il potere esecutivo e gli interessi particolari, accresce le tensioni, le incomprensioni e le difficoltà.

gni dell'autotrasporto e di rappresentarli all'opinione pubblica, al Parlamento e nei colloqui contini con il potere esecutivo. La crisi delle istituzioni - ma anche delle rappresentanze politico-sindacali e di altri enti pubblici operanti nell'ambito della motorizzazione - è al contrario, in primo luogo, un errore politico e poi una prova di una certa lentezza nel comprendere i meccanismi attraverso i quali, in un regime democratico, si determinano i grandi disegni del vivere associato. Nel momento in cui gravi bisogni pubblici urgono - dalla politica delle infrastrutture, a quella della riforma fiscale, a quella di una politica della mobilità ecc. - il fatto che manchino organismi rappresentativi, che funzionino come tramite fra il legislatore, il potere esecutivo e gli interessi particolari, accresce le tensioni, le incomprensioni e le difficoltà.

Può fare qualche esempio?

Se ne potrebbero citare molti. Un errore è stato, ad esempio, per gli organi della Programmazione, non aver disposto alcuna consultazione reale, di prospettiva rispetto al cambio di passo che viene richiesto agli autotrasportatori professionali. Un errore, ancora, è il vezzo di continuare a trattare la politica dei trasporti dei Paesi dell'Unione europea senza un contatto diretto, immediato, con gli ambienti rappresentativi del trasporto. Si parla di grandi riforme fiscali, ma poi, anche per grossolana disinformazione, si rischia di non varare neppure una mini-riforma, quella dettata dalla necessità di ricentralizzare il ruolo dell'Albo degli autotrasportatori per tutte le funzioni che oggi risultano delegate e per collocarlo nel raggio giusto degli organi primari dello Stato.

In altre parole, lei chiede delle strutture in grado di organizzare la rappresentanza degli interessi.

Lo dico con un linguaggio crudo ma è proprio su questo che tutti dovrebbero seriamente riflettere. La rappresentanza degli interessi è una funzione pubblica; una funzione di promozione sociale, perché serve a conferire una responsabilità di gruppo e a creare un'abitudine ad un comportamento sociale da parte dell'operatore privato, reso più sensibile alle attese e alle strategie del gruppo stesso. In una società industriale ed organizzata come la nostra, nessuno sfugge, ormai, alla regola di affidare la propria individuazione oggettiva all'azione, all'appartenenza ed integrazione in un gruppo. A questa individuazione alcuni potranno partecipare attivamente, altri subiranno l'integrazione controvoglia; ma ognuno vi è soggetto e con tanta maggiore intensità quanto più alte sono le rispettive responsabilità operative ed economiche.

Bene, ma al di là delle strutture che si dovranno far carico di questo compito, quali sono le condizioni perché si possa operare positivamente in questa «organizzazione degli interessi».

È evidente che l'organizzazione degli interessi potrà avvenire solo se esisterà una base comune circa gli obiettivi da perseguire. Alla base dell'attuale condizione del trasporto professionale sta la constatazione che il processo di concorrenza si sta svolgendo in condizioni che appaiono ai più abbastanza precarie. Se si interpretano correttamente gli umori del mondo professionale del trasporto, su un punto mi sembrano tutti d'accordo: nel giudicare pressoché fallito il tentativo - operato attraverso l'applicazione amministrativa delle procedure - di tenere sotto controllo la capacità totale dell'offerta di servizi di trasporto per conto di terzi rispetto alle esigenze della domanda.

È opinione diffusa, e pressoché unanime, che c'è stata un'ampia discrezionalità nel giudicare la dimensione della domanda di autotrasporto da soddisfare e il risultato di un numero di veicoli conto proprio > 3,5 tonn. quasi eguale a quello del conto terzi non è un risultato soddisfacente.

Ciò vuol dire che non si è riusciti a tenere sotto controllo il mercato? E come mai?

Non si è riusciti a creare una procedura capace di interpretare le tendenze del mercato in maniera sollecita, oggettiva e sicura; è mancato il controllo necessario per assicurare l'effettivo rispetto delle decisioni, soprattutto per ciò che concerne la distinzione fra conto proprio e conto di terzi ed il fenomeno del cabotaggio. Cosicché, la decisione degli organi amministrativi di non intervenire in modo rispondente alle esigenze, ma con interventi tampone o semplicemente di sostegno alle imprese, ha finito per sottovalutare i bisogni dell'economia e non ha sortito altro effetto che quello di provocare l'espansione del trasporto cosiddetto in conto proprio, nel quale - per quasi unanime riconoscimento dei trasportatori professionali - la domanda ha ampliato il parco attraverso il ricorso alle procedure ordinarie, creando un eccesso di offerta parcellizzata. È stato questo effetto - insieme a un cabotaggio che continua a crescere - a schiacciare la politica dei prezzi e a

I provvedimenti che si possono auspicare sono classificabili, anche se in modo convenzionale in due grandi categorie: quelli di breve periodo, e quelli che dispiegano la propria preparazione ed azione in un più lungo arco temporale.

richiedere il ricorso ai costi minimi di sicurezza.

Insomma una situazione molto confusa...

Non solo, ma anche esattamente contraria a quella che si voleva ottenere e che - quali che siano i giudizi di valore - oggi conduce, per varie ragioni, a tassi di utilizzazione dei veicoli e a saggi di lavoro pro-capite, che sono tra i più pesanti fra quelli che si possano immaginare: è stato dimostrato in forma matematica che la sopravvivenza delle imprese è legata pressoché alla sola circostanza che siano adottati - per i capitali e gli uomini - cicli lavorativi di grande intensità come orari di lavoro, e con una concorrenza in termini di prezzi d'offerta che accentua i fenomeni di specializzazione, ma che provoca anche - come nel campo degli intermediari commerciali - situazioni anomale pressoché ignorate dall'ordinamento legislativo. Allo stato attuale, nessuno può rallegrarsi del fatto che esistano fenomeni così diffusi di ignoranza o di violazione della legge: primo fra tutti il cabotaggio - che raggiunge sistematicamente limiti elevatissimi, ed alle volte quasi incredibili - e poi l'offerta abusiva di servizi in conto di terzi da parte di veicoli a ciò non autorizzati, lo svolgimento di attività di intermediazione da parte di operatori non sottoposti alle regole previste dal Codice.

In questa situazione cosa chiedono gli operatori privati? E quali sono le risposte della mano pubblica?

Abbiamo cercato di confrontare le posizioni pubbliche rispetto alle richieste dei privati, degli operatori della domanda e dell'offerta, suddividendole in tre tipologie:

- il settore privato si preoccupa di stabilizzare i prezzi dei servizi a livelli di redditività,quello pubblico si preoccupa del livello globale della domanda di trasporto che oggi è soddisfatta dai veicoli stradali, enunciando il principio che occorre ridurre l'entità del lavoro svolto dal trasporto su strada;
- il settore privato punta alla difesa del profitto mediante la selezione fra gli operatori, il settore pubblico vuole selezionare gli impieghi del trasporto su strada, non facilitando i servizi, ma ponendo una serie di vincoli o divieti;
- il settore privato preme per utilizzare veicoli capaci di abbassare il costo di produzione, il settore pubblico si oppone a questa misura produttivistica, e dimostra che sarebbe equo stabilire un più alto prezzo per l'uso delle strade.

Da questa analisi quali impostazioni scaturiscono per quell'«organizzazione degli interessi» nel settore dell'autotrasporto merci italiano di cui parlava prima?

I provvedimenti che si possono auspicare sono classificabili, anche se in modo convenzionale in due grandi categorie: quelli di breve periodo, e quelli che dispiegano la propria preparazione ed azione in un più lungo arco temporale. Dal punto di vista del breve periodo, è opinione diffusa - e ormai accettata universalmente - che occorra agevolare la trasformazione dell'attività imprenditoriale del trasportatore su strada, facilitandone la evoluzione verso un tipo di operatore meno artigianale, e più industrializzato verso la logistica. L'attuazione di un criterio maggiormente selettivo è ormai riconosciuto di fondamentale importanza sia in sede nazionale che in sede internazionale e deve potersi estrinsecare in una strumentazione adeguata ed efficace. In questa ottica si è, pertanto, prospettata l'opportunità di ricreare un «Albo dei trasportatori», espressione diretta degli operatori che ai vari livelli concorrono a formare l'industria del trasporto. Il problema dell'istituto diventa perciò non un semplice problema di cornici più o meno differenti entro le quali possa poi essere svolto un discorso non qualificato, ma è il discorso fondamentale dello strumento che discende da una funzione: quella di regolare il mercato secondo un programma organico e ben definito. Le categorie interessate, anche sulla base di quanto è stato elaborato da paesi i quali hanno maggiore esperienza nel campo del trasporto merci su strada, hanno ormai, del resto, chiaramente individuato tutti o almeno i più salienti caratteri di questo istituto. I professionisti del trasporto, in sostanza, vogliono essere i soggetti attivi dell'Albo e non oggetti regolamentati o semplicemente contati dall'Albo in senso anagrafico e fiscale.

Si vuole, inoltre, che questo istituto di rappresentanza non sia una espressione sindacale, alla quale siano delegate autonomamente funzioni più o meno private: al contrario, gli operatori auspicano, ed anzi vincolano questo istituto - unitamente al REN - al fatto che ad esso sia delegata una funzione di interesse pubblico, quale è la selezione degli operatori destinati ad accedere al mercato, vagliandone poi con continuità il comportamento sotto il profilo morale, economico, funzionale, ecc.

Una proposta di profonda revisione del sistema attuale, dunque...

A nessuno può sfuggire il valore sintomatico di questa proposta, che segna il punto di arrivo di un lungo periodo di dibattiti, di molti dubbi e di molte perplessità. È chiaro quindi

Non vi è un progresso vero dell'industria se l'espansione è pagata con la distruzione dei capitali o con un deterioramento degli altri fattori della produzione, sia pubblici, sia privati.

che la sua rispondenza viene proposta come obiettivo dell'azione legislativa, ed ha una tale importanza da modificare fondamentalmente il quadro di riferimento dei discorsi di politica economica che si fanno oggi nel campo dei trasporti: questa modifica dovrebbe avvenire, naturalmente, in prospettiva, nel senso cioè che un REN ed un Albo perfettamente allineati costituirebbero una «ossatura» capace di modificare l'attuale assetto del settore sia in ordine alla titolarità dei servizi conto proprio-conto terzi, sia per la tipologia dei vicoli adottati e la loro anagrafica. Servirebbe, dunque, a costituire un punto di riferimento da cui partire per una organizzazione politica dell'autotrasporto in Italia e non solo.

Ma, alla fine, quale obiettivo si dovrebbe raggiungere sul mercato?

In una prospettiva di lungo periodo deve prevalere, dal punto di vista normativo, il criterio di assicurare i servizi a prezzi remunerativi per tutti gli operatori, sia per quello pubblico come per quello privato. Ciò detto, il contributo di idee e di proposte, è molto vasto, ma molte sono poco più che suggestioni, a tali problemi. È un errore - ed una perdita per l'intera collettività - il *deficit* dell'esercizio ferroviario; è ugualmente una perdita per la collettività il *deficit* o la distruzione di risorse se fatti a danno delle imprese private. La concorrenza non è, infatti, il trionfo della regola *mors tua, vita mea*, ma il suo esatto contrario: lo strumento (si noti, un mezzo e non un fine) per limitare al massimo il rischio che errori di questo genere possano avvenire. Non vi è un progresso vero dell'industria se l'espansione è pagata con la distruzione dei capitali o con un deterioramento degli altri fattori della produzione, sia pubblici (le strade, ad esempio), sia privati (gli imprenditori, o il fattore lavoro, cui si impedisca la qualificazione e la promozione). D'altro canto, non vi è neppure progresso, anzi, vi è una chiara perdita economica, se la difesa del prezzo remunerativo è accompagnata dalla conservazione o, peggio, dalla negazione dell'innovazione tecnologica. Dunque, bisogna puntare al prezzo remunerativo di tutti i fattori produttivi (strada, imprenditore, capitale e lavoro) ma nel massimo di produttività, cioè accogliendo gli elementi di progresso.

Questo ventaglio di proposte non rischia di essere utopico o, comunque, irrealizzabile?

Il massimo degli errori di politica economica è quello di progettare provvedimenti che non si possono realizzare, per difetto di organizzazione o per difetto di forza politica. Nella programmazione degli interventi, la considerazione degli obiettivi è vincolata alla esatta valutazione del grado di efficacia dei mezzi di cui si dispone. Ma oggi non si ha alcun mezzo per assicurare che il trasporto in conto proprio non effettui servizi di trasporto in conto di terzi e non si hanno i mezzi neppure per far sì che siano rispettati livelli minimi di sicurezza. Pertanto, se si vuole impedire lo slittamento del prezzo d'offerta dei servizi, occorre predisporre un tipo di intervento che richiede una strumentazione molto semplice e capace di assicurare - si direbbe quasi con la semplicità di un meccanismo autoregolatore - il massimo dei risultati con il minimo dei mezzi. A questi criteri rispondono due ordini di interventi: quelli regolamentari e quelli fiscali.

Quali sono, a suo avviso, gli interventi regolamentari da promuovere?

Per quanto riguarda la parte regolamentare, ritengo che sia opportuno abbandonare, per i veicoli di grandi dimensioni, la distinzione troppo semplicistica, che si è rivelata fittizia, fra conto proprio e conto terzi. Il primo controllo selettivo dovrebbe guardare la natura della impresa, in relazione al grado di specializzazione dei servizi offerti, e fondarsi non sulla grossolana distribuzione fra conto proprio e conto terzi, ma sulla articolazione del settore in parecchie categorie fondamentali: collettamisti, corrieri di distribuzione locale, trasporti specializzati dal punto di vista merceologico, cisternisti, ribaltabilisti, conteineristi ecc. In queste specializzazioni deve essere fatto rientrare anche il trasporto attualmente cosiddetto in conto proprio. L'obiettivo di questa classificazione per servizio, è quello di agevolare i processi di specializzazione, impedendo che un temporaneo squilibrio della domanda di trasporto di un settore provochi squilibri nell'offerta di trasporto ad altri settori e guasti il prezzo dei servizi, il cui riassorbimento chiede poi sacrifici e tempo. La suddivisione delle autorizzazioni in più categorie obbligherebbe anche lo Stato a formulare una politica dei trasporti articolata e modellata dai bisogni reali dell'economia e tale perciò da non essere più alterata o nascosta sotto espressioni generiche, e poco significative, come sono quelle che si basano sulla indicazione di semplici valori medi; vi può essere, infatti, eccesso temporaneo di offerta di servizi di collettamisti e contemporaneamente scarsità di trasporti di *containers* ecc.

Lo strumento fiscale può essere utile ai fini di organizzare l'autotrasporto delle merci?

Il complesso dei trasporti su strada - sia individuali e privati che pubblici e collettivi, delle

La politica dei trasporti è minacciata di impotenza, a tutti i livelli, dal fatto che non si riesce ad impiegare lo strumento fiscale come mezzo per attuare l'uso razionale delle risorse e per regolare l'offerta economica dei servizi.

persone e delle merci - non può essere governato indefinitamente con strumenti fiscali, creati in condizioni molto diverse dalle attuali, e per fronteggiare situazioni del tutto differenti da quelle che oggi fronteggiano gli operatori (Stato, imprese e famiglie). Ad esempio, la tassa di circolazione sulle autovetture fu istituita come una tassa suntuaria per prelevare reddito nel momento in cui il contribuente, attraverso un certo consumo, dimostrava un reddito superiore a quello medio. Le tasse di circolazione furono attribuite allo Stato perché i grandi bisogni di viabilità erano essenzialmente extraurbani, mentre oggi i grandi bisogni di investimenti sono acuti soprattutto nelle aree urbane e metropolitane. Il criterio operativo adottato nella costruzione della fiscalità automobilistica era quello di prelevare reddito dai consumatori di servizi stradali per i bisogni collettivi, nell'ipotesi che la capacità di infrastrutture fosse così ampia da soddisfare in ogni caso la domanda. Oggi il problema è diverso: la capacità è inadeguata, e da molte parti si guarda allo strumento fiscale come ad un mezzo per regolare la domanda, visto che l'offerta dei servizi stradali è rigida nel breve e medio periodo e talora anche nel lungo. Si potrebbe continuare a lungo la esemplificazione, ma non v'è bisogno di molte parole per esprimere una misura dell'obsolescenza dell'attuale sistema fiscale.

E allora? Non c'è il rischio di una sostanziale impotenza - addirittura con rischi di tensioni sociali - se non si cambia a fondo la natura dello strumento fiscale?

Esattamente. La politica dei trasporti è minacciata di impotenza, a tutti i livelli, dal fatto che non si riesce ad impiegare lo strumento fiscale come mezzo per attuare l'uso razionale delle risorse e per regolare l'offerta economica dei servizi. Bisogna che questo venga detto a chiare lettere, perché la tentazione di passare a forme radicali di intervento si fa ogni giorno più consistente e in questa atmosfera prendono corpo orientamenti eversivi, che col passare del tempo e con l'aggravarsi delle situazioni, diventano sempre più drastici e virulenti. Questa constatazione vale per tutti i settori del trasporto, non solo per quello del trasporto merci, ma è qui che va affrontata la situazione più precaria, perché la considerevole entità attuale dell'onere tributario non è utilizzata per sorreggere o controllare l'offerta del trasporto, ma va perduta, per così dire, in impieghi non produttivistici. ●

intervista a cura di **Umberto Cutolo**
u.cutolo@mclink.it

MANCANO I DATI STATISTICI PER ANALIZZARE LA PENETRAZIONE IN ITALIA DEGLI AUTOTRASPORTATORI DELL'EST EUROPEO

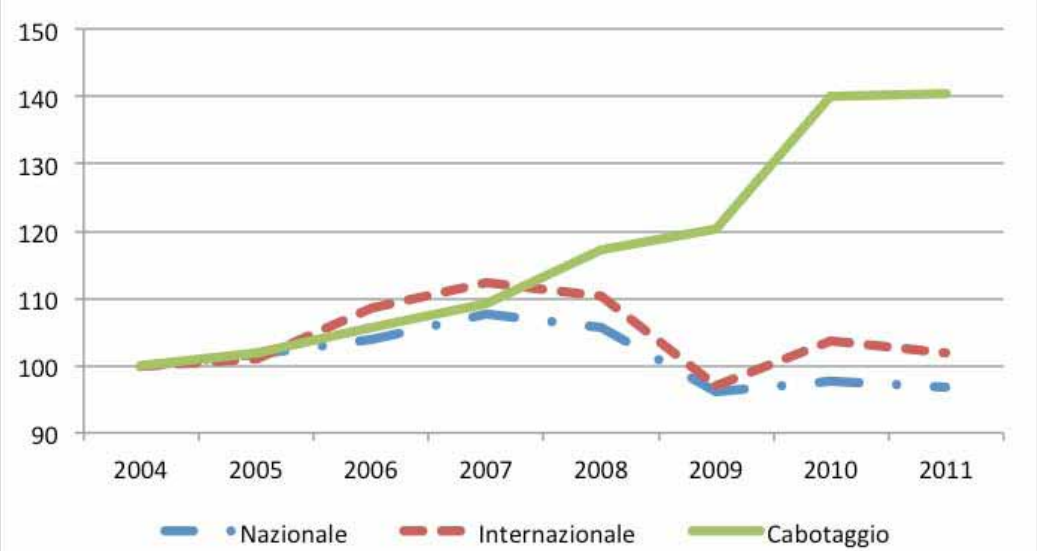
Il cabotaggio stradale: un fenomeno che cresce all'ombra della crisi

di **ROCCO GIORDANO**

La rilevazione ISTAT manca di due informazioni chiave: quanto «pesa» il segmento di autotrasporto con veicoli di portata inferiore a 3,5 tonn, e quanto «pesa» il servizio di trasporto operato dai vettori stranieri.

Il cabotaggio stradale ovvero la possibilità per un vettore comunitario di effettuare servizio di trasporto merci nazionale in un altro Paese dell'Unione Europea, dal 31 dicembre 2012 è pienamente operativo a livello europeo, essendo scaduti i periodi transitori previsti dai trattati di adesione all'Unione di Romania e Bulgaria. Ciò significa che anche questi ultimi i vettori, che sono i più aggressivi, possono ora esercitare trasporti nazionali all'interno dell'Unione. Ovviamente, vale la reciprocità, ossia anche gli autotrasportatori italiani possono effettuare cabotaggio stradale in Romania e Bulgaria, ma questo è molto improbabile, vista la grande differenza di costi, a vantaggio dei Paesi dell'Est Europa.
Qual è la portata del fenomeno?
La **Figura 1** mostra che mentre il volume delle merci in trasporto nazionale e di quello internazionale in Europa è diminuito negli ultimi anni a causa della crisi economica il trasporto di cabotaggio è costantemente aumentato anche in tempi di crisi e forse proprio a causa della crisi che spinge a cercare di spuntare costi di trasporto inferiori.

Figura 1. Trasporto di cabotaggio effettuato dai paesi UE nel 2011 (basato su 2004=100, in mln/tonn/km)



Fonte: Elaburazione di Carlo Putignano su dato Eurostat

La rilevazione sul trasporto merci su strada condotta dall'ISTAT fornisce informazioni sui flussi di trasporto e sulla tipologia e la quantità di merce trasportata.
L'unità di analisi della rilevazione è costituita dal veicolo-settimana, vale a dire dal singolo autoveicolo immatricolato in Italia la cui attività viene osservata per una settimana. L'universo di riferimento comprende tutti gli automezzi di portata utile non inferiore ai 35 quintali che, per le proprie caratteristiche tecniche, possono effettuare il trasporto di merci su strada (compresi i trattori stradali); sono esclusi gli automezzi appartenenti alla Pubblica Amministrazione, i veicoli militari e tutti i veicoli con un'età superiore agli 11 anni. La rilevazione è di tipo campionario e prevede un campione stratificato di circa 66.000 unità di osservazione (rappresentate dagli autoveicoli) con tasso di campionamento variabile rispetto alla portata degli automezzi.
La rilevazione ISTAT, tuttavia, per costituire un quadro completo, manca di due informazioni chiave: quanto «pesa» il segmento di autotrasporto che riguarda l'offerta di servizi di trasporto merci su strada operati con veicoli di portata inferiore a 3,5 tonn, e quanto «pesa» il servizio di trasporto operato dai vettori stranieri sulle relazioni internazionali a/da l'Italia e il servizio sviluppato dagli stessi sul territorio italiano (il cabotaggio, appunto).
Si tratta di due segmenti non trascurabili dell'offerta di trasporto su strada che meritano un approfondimento, non tanto per il peso che gli stessi hanno sul totale dei servizi offerti, quanto

L'analisi è ferma all'anno 2011. Dai dati ultimi elaborati si hanno segnali che il fenomeno è molto più esteso di quanto si possa immaginare.

e soprattutto per il fatto che i due segmenti di operatori sottolineati consentono di fornire un quadro completo dell'offerta di servizi di autotrasporto su strada sul territorio nazionale:

a) la classe di veicoli con portata fino a 3,5 tonnellate rappresenta circa l'80% dei veicoli circolanti e questi veicoli sono immatricolati prevalentemente come conto proprio;

b) il secondo aspetto riguarda il cabotaggio e serve a registrare un segnale importante che dà conto del livello di penetrazione degli operatori stranieri sul mercato interno.

Negli ultimi anni questa penetrazione è stata molto più evidente anche per effetto dei differenziali nei livelli di costo delle aziende italiane rispetto a quelle dell'Est Europa.

I dati ISTAT relativi alle tonn/km registrate in 197,4 miliardi di tonn-km sono stati raffrontati con quelli del Piano della Logistica aggiornati al 2011 su dati del Comitato Centrale Albo Autotrasportatori stimati pari a 227.6 tonn-km. La differenza di circa 30 miliardi di tonn/km tra i dati stimati dall'Albo e i dati registrati dall'ISTAT si riferisce alla quota di traffico operata da autotrasportatori stranieri sulle relazioni internazionali a/da l'Italia e al traffico di cabotaggio degli stessi operatori stranieri sul territorio nazionale.

Dei circa 30 miliardi di tonn-km che sono stati registrati come operati da vettori stranieri, quindi, circa 14 miliardi sono relativi a traffici internazionali , mentre 15,822 miliardi di tonn/km vanno imputate al cabotaggio degli operatori stranieri in Italia, che rapportate al totale dei traffici sul territorio nazionale che è di 227,619 miliardi di tonn-km equivale al 7%.

CINQUE AZIONI CHIAVE

Questa analisi è ferma all'anno 2011. Dai dati ultimi elaborati si hanno segnali che il fenomeno è molto più esteso di quanto si possa immaginare. Non bastano articoli di stampa per arginare una deriva del settore che ormai è quasi scomparso dalla scena internazionale.

Se è vero che molti operatori italiani hanno delocalizzato e si sono «travestiti» da stranieri, il problema diventa ancora più complesso per l'intrecciarsi di temi che riguardano politiche dei trasporti a livello europeo e quelle nazionali.

Ciò vuol dire che occorre mettere mano seriamente ad un settore che ormai sfugge sempre più a qualsiasi valutazione di ordine operativo.

Per anni abbiamo insistito sulla necessità di quantificare il cabotaggio in Italia; oggi che il confronto tra le associazioni di categoria diventa più incalzante, ci si rende conto che il Re è nudo. I segnali e i richiami per nuove politiche di intervento vengono sempre portati in punta di diritto o su processi di regolamentazione. Lo strumento delle norme e delle regole funziona quando il mercato è trasparente e monitorato in tutti i suoi aspetti, cosa che non è oggi.

Allo stato attuale bisogna mettere mano a cinque azioni chiave:

1. Confronto serrato in sede internazionale nella fase di accordi bilaterali per le autorizzazioni CEMT.
2. Definire il quadro delle regole che non riguarda solo l'offerta ma soprattutto la domanda che continua a praticare la clausola della vendita FOB che alimenta ancora di più il cabotaggio per effetti di differenziali di costi.
3. Integrare il rilevamento Istat per i traffici operati da stranieri a/da l'Italia.
4. Sviluppare una indagine sistematica ai valichi per avere contezza dei flussi di traffico e degli operatori che li determinano e una indagine campionaria per definire un quadro certo e reale sul fenomeno del cabotaggio.
5. Politica sistematica dei controlli da conformare sulla base del modello tedesco della BAG.

Una raccomandazione agli addetti ai lavori: non confondiamo il cabotaggio con le «pratiche» di utilizzo di lavoratori stranieri in Italia. La Germania, la Francia, l'Austria, hanno percorso e stanno percorrendo questa strada da più di 10 anni. ●

Rocco Giordano
rocgior@libero.it

[1] I dati di traffico internazionale sono stati ricavati dagli studi effettuati dal Comitato Centrale dell'Albo sull'attraversamento delle Alpi e rilievi ai porti e precisamente: *Il traffico d'attraversamento dell'Arco Alpino*", con la collaborazione di CSST spa, IZI spa, PRAGMA e *Analisi dei traffici dei porti italiane le Vie del Mare*, Amici della terra, Anno 2007..

IL DIBATTITO TRA I SOSTENITORI DELL'INTERVENTO PUBBLICO E QUELLI DELLA COMPETIZIONE TRA PRIVATI

Partire dalle aziende e da rigorosi piani industriali

di **PAOLO STAMPACCHIA**

All'interno degli Enti territoriali si è da tempo sviluppato un articolato sistema di partecipazioni pubbliche, cui di recente è stata attribuita la denominazione sintetica di «IRI locali».

Ormai da tempo è emerso che le condizioni da assicurare per avviare realmente a soluzione i problemi della finanza pubblica riguardano non soltanto il bilancio centrale dello Stato, ma bensì l'insieme complessivo di questo e dei bilanci di tutte le sue diverse articolazioni istituzionali: Regioni, Province,Comuni, Comunità montane, Circoscrizioni ecc.

All'interno degli Enti territoriali, tuttavia, da tempo si è sviluppato un articolato sistema di partecipazioni pubbliche, cui di recente è stata attribuita la denominazione sintetica di «IRI locali», a ricordo e memoria dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI per l'appunto) nato negli anni Trenta per sostenere la struttura industriale italiana negli anni successivi alla crisi del '29, utilizzata con lungimiranza negli anni del secondo dopoguerra per la ricostruzione del sistema industriale nazionale, ma ridottasi, a partire dagli anni Sessanta, a gestire anche produzioni tutt'altro che strategiche per il paese, quali panettoni natalizi, conserve alimentari, supermercati e bar autostradali.

OPINIONI DIVERGENTI

Sulla scia di divergenti opinioni in merito alla qualità ed opportunità dell'azione svolta da questa importante struttura della storia industriale italiana, sul ruolo delle IRI locali, attraverso cui vengono erogati i più diversi servizi pubblici, si è attivato un animato dibattito. Da un lato si posizionano coloro che intendono mantenere un ampio intervento diretto dello Stato come garanzia per l'erogazione di un'ampia gamma di servizi pubblici (spesso definiti tali soltanto perché erogati dallo Stato e non perché altrimenti non erogabili) realizzata in base ad un principio generale di redistribuzione, a favore delle classi più deboli, del denaro acquisito attraverso la tassazione. Dall'altro, invece, vi sono coloro che ritengono che in un'economia ormai evoluta (e, quindi, ricca di capacità imprenditoriali oltre che di imprese già operanti nei diversi settori), il compito dello Stato debba limitarsi a definire regole e ad assicurare la competizione tra gli attori possibili dell'erogazione dei servizi, senza entrare direttamente nelle azioni dirette, così come un arbitro di calcio deve astenersi dal calciare deliberatamente il pallone nelle rete di una delle due squadre in campo.

I primi, molto spesso, non percepiscono neppure l'eventualità di ridurre realmente l'intervento attuale dello Stato ed, infatti, posti di fronte alla necessità di delineare interventi in tal senso, non vanno oltre l'intervento sulle auto blu o su altri elementi del tutto superficiali della spesa pubblica di ogni livello ed Ente; la loro profonda convinzione, infatti, è che il risanamento dei conti pubblici debba essere affidato soprattutto all'apposizione di tasse che, tuttavia, (indipendentemente da ogni altro aspetto), necessariamente hanno come principali destinatari proprio gli attori dell'economia di mercato, che, però, nell'ambito di questa concezione dello Stato hanno spazi e numerosità nettamente minori che altrove. I secondi, invece, spinti dal concetto che l'unico modo per ridurre le tasse è l'eliminazione della spesa pubblica (evitando così la sistematica sostituzione di un tributo con un altro se non addirittura la rincorsa continua tra spese e tasse), propongono privatizzazioni più o meno rapide e diffuse, anche al fine di ampliare la dimensione territoriale e sociale dell'economia di mercato.

Posti di fronte ad un dibattito così delineabile in termini estremamente sintetici, vari attori politici ed esperti tecnici da qualche tempo hanno ripreso, anche con riferimento specifico al trasporto pubblico locale, l'idea di (re-)introdurre i costi *standard* per la definizione di soglie di riferimento per il finanziamento delle imprese locali, anche considerando alcune caratteristiche dell'ambito di intervento (urbano, extra-urbano ecc., ma senza tenere conto della struttura giuridica, della proprietà (pubblica o privata) e, soprattutto, delle realtà regionali di intervento.

Il modello dei costi *standard*, tuttavia, non è né nuovo, né, si direbbe, di particolare utilità, almeno nel comparto dei servizi di trasporto pubblico locale. I costi *standard*, infatti, così come sono proposti in questa nuova fase storica, assomigliano enormemente ai costi *standard* già introdotti nel lontano 1980 come costi che, in effetti, altro non sono che «valori medi», derivati da un insieme di casi specifici più o meno ampio, che, però, per loro natura, non possono avere effetti sul comportamento delle imprese: per il modo stesso in cui sono costruiti, infatti, i costi

Il metodo con cui intervenire nella realtà delle diverse imprese, non può che essere quello dello sviluppo di idonei piani industriali sviluppati caso per caso.

standard non tengono conto delle specifiche condizioni di esercizio delle diverse imprese e, pertanto, sono, inevitabilmente, irraggiungibili per le imprese che hanno condizioni operative più sfavorevoli della media, mentre non determinano una spinta ad una maggiore efficienza per quelle che hanno programmi di esercizio tali da richiedere un minore impiego di risorse rispetto alla media.
Viceversa, sembra necessario invertire totalmente il metodo di intervento, partendo dalla realtà delle imprese e dalle condizioni che a queste devono essere assicurate affinché si sprigioni da esse il massimo potenziale di efficienza possibile. Nella realtà attuale, infatti, le stesse imprese sono improvvidamente individuate come la fonte di tutti i problemi, mentre la realtà è che, per scarsa conoscenza della realtà dei problemi o per volontà di perpetrare condizioni di controllo sulle attività delle imprese che possono interessare per fini che nulla hanno a che fare con le condizioni di gestione efficiente, non sono affatto attivate, nella gran parte dei contesti locali, condizioni tali per cui il *management* delle imprese possa evidenziare le sue competenze o, se del caso, le proprie debolezze.

TRE AMBITI DI INTERVENTO

In tal senso sembra necessario intervenire tempestivamente su tre differenti ambiti fondamentali.
In primo luogo, occorre riportare al livello delle imprese - e ai loro *manager* - la responsabilità delle variabili fondamentali del loro equilibrio economico e finanziario. In tal senso occorre agire sia nell'ambito specifico delle attività storiche che con l'ampliamento del raggio di operatività delle imprese. Per quanto attiene all'ambito specifico del trasporto pubblico occorre dare alle imprese la possibilità di espandere la dimensione dei servizi offerti oltre i livelli minimi definiti degli Enti, definendo autonomamente programmi e prezzi di offerta per i servizi eccedenti quel livello. Inoltre, seguendo indirizzi che in molte realtà locali sono stati già seguiti, occorre offrire alle imprese la prospettiva di evolvere verso il modello gestionale dell'impresa di mobilità, che, partecipando attivamente ai processi decisionali collettivi, risponde alla domanda generale di movimento e gestisce, perciò, sia differenti modi di trasporto pubblico, sia la gestione di parcheggi, sia, infine, il controllo diretto del pagamento di questi ultimi da parte degli automobilisti; è importante, in questo ambito che le imprese abbiano la possibilità di interagire direttamente con le autorità locali in merito alle condizioni generali di accessibilità, circolazione e mobilità della popolazione: i piani di traffico, in sostanza, devono individuare l'impresa come l'attore di riferimento e devono considerare anche le condizioni di economicità della gestione o il costo che deve essere sostenuto dalla collettività per sopperire ad eventuali deficit strutturali da individuare preventivamente.
Infine, occorre superare definitivamente il pre-concetto secondo cui ogni municipio deve avere la sua «impresa di bandiera»; viceversa, occorre consentire alle aziende (quale ne sia la proprietà ed il modello di gestione) di ampliare l'ambito territoriale di azione corrente, assumendo servizi in realtà locali (nazionali ed internazionali) diverse da quelle di origine, in modo da attivare un benefico processo interattivo di sviluppo di esperienze, di selezione delle prassi più efficienti e, quindi, di miglioramento della qualità dei servizi offerti.
Nello sviluppo di un tale modello, necessariamente basato sulla gestione di gare piuttosto che su affidamenti diretti a società in *house*, non si ritiene affatto che debbano essere privilegiate aziende private piuttosto che pubbliche. In entrambe le realtà, infatti, possono avviarsi circuiti virtuosi di miglioramento gestionale di cui potranno beneficiare i cittadini sia come utenti, sia come contribuenti, sia, infine, nei più diversi ruoli attraverso cui si esplicano le funzioni di *stakeholder* delle imprese (dipendenti, fornitori, finanziatori soci ecc.) in condizioni di equilibrio dei benefici per i diversi attori.

PARTIRE DALLE IMPRESE

Quello che si intende sottolineare, quindi, è la necessità di partire dalle singole imprese piuttosto che da criteri definiti dall'alto e lontano dalla realtà dei processi operativi e delle condizioni da attivare affinché realmente possa migliorare l'efficienza complessiva dei servizi di trasporto pubblico locale.
Quanto al metodo con cui intervenire nella realtà delle diverse imprese, questo non può che essere quello dello sviluppo di idonei piani industriali sviluppati caso per caso. Senza entrare qui nel dettaglio delle modalità di sviluppo, questi devono tenere conto delle specifiche condizioni operative, dei risultati correnti, delle professionalità e competenze presenti nelle diverse imprese e, infine, della disponibilità ad investire da parte della proprietà o delle diverse componenti di essa. I piani industriali, quindi, non possono che essere diversi da caso a caso e, peraltro, non è detto che abbiano sempre come risultato la sopravvivenza delle imprese secondo le modalità, le prassi e le proprietà esistenti. Il metodo, infatti, è quello dell'analisi dei diversi casi, a partire dalle attività in essere, dall'analisi dettagliata dei risultati economici, della situazione finanziaria e delle potenzialità esistenti nella stessa impresa e nel suo *management*,

Per dare concreta attuazione a progetti di tale portata non ci si può limitare alla generica esplicitazione di aspirazioni condivise.

dell'individuazione di prospettive credibili di miglioramento, formulate in stretta collaborazione con gli Enti locali e con la disponibilità di questi a modificare le politiche in essere e, infine, della stesura di interventi puntuali, definiti nella loro portata, coordinati e tempificati tra loro, per ciascuno dei quali siano stimati gli effetti operativi, economici e finanziari.
La prospettiva dei piani industriali deve essere necessariamente pluriennale, ma, da un lato, deve estendersi ad un orizzonte al massimo triennale e, dall'altro, deve accompagnarsi all'instaurazione di sistemi di controllo che, però, non devono avere la mera caratteristica di verifica dei risultati attesi, ma, piuttosto, devono essere collegati alla verifica del permanere delle condizioni ipotizzate ed all'assunzione di decisioni di correzione il cui contenuto può anche innovare le scelte precedentemente assunte ed a rinnovare periodicamente il processo di pianificazione secondo rigorosi criteri di verifica della convenienza economica e finanziaria. Quest'ultima, infine, va interpretata sia al livello delle imprese, sia al livello del bilancio degli Enti locali, al fine di verificare la correttezza delle scelte per tutti gli impegni ed i benefici che ricadono sui cittadini.
Quindi, per dare concreta attuazione a progetti di tale portata non ci si può limitare alla generica esplicitazione di aspirazioni condivise o ritenere che sia sufficiente introdurre nelle gestioni aziendali pratiche elementari di *budgeting* annuale e di controllo della gestione corrente. E' necessario, invece, da un lato sviluppare rigorosi piani industriali di prospettiva pluriennale (condivisi dal *management* responsabile della loro attuazione), che evidenzino in termini quantitativi i risultati che è realistico attendersi dalle diverse iniziative possibili; dall'altro, è necessario che gli Enti nel cui ambito deve svilupparsi l'azione delle aziende definiscano precisi atti di indirizzo e sviluppino piani di traffico e della mobilità che preparino il terreno all'azione efficiente (oltre che efficace) delle imprese preposte alla loro attuazione; infine, occorre comunque lasciare margini di responsabilità e, però, anche spazi ed incentivi alla creatività ed all'innovazione del *management* delle imprese e, attraverso quest'ultimo, a tutti i soggetti che in queste operano.

Paolo Stampacchia
paolostampacchia@yahoo.it

L'ARTICOLISTA

***Paolo Stampacchia** è professore Ordinario, titolare della Cattedra di Economia e Gestione delle Imprese presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università «Federico II» di Napoli. Da oltre venti anni svolge attività di consulenza direzionale nelle aree delle strategie di marketing, dell'organizzazione,pianificazione e controllo di gestione. È autore di numerose pubblicazioni sulla gestione delle imprese e sulla struttura industriale del Mezzogiorno.*

LA QUARTA EDIZIONE DEL VOLUME DI ANDREA PAYARO

L'efficienza del magazzino non si ferma alle scorte

Andrea Payaro
Organizzare il magazzino

Editrice Esculapio
IV edizione
Pagine 167 - € 17,00

Il libro fornisce un gran numero di esempi e innumerevoli suggerimenti operativi: oltre alla razionalizzazione delle scorte, occorre il coinvolgimento delle altre funzioni aziendali: commerciale, progettazione, produzione.

Per rispondere con efficienza alla crisi, è necessario orientare le aziende allo sviluppo di strategie finalizzate all'efficienza e alla flessibilità.

Il testo di Andrea Payaro, che ha raggiunto la sua quarta edizione, fornisce un gran numero di esempi e innumerevoli suggerimenti operativi. In tutte le trattazioni sottolinea che l'efficienza del magazzino si ottiene non solo con una razionalizzazione delle scorte, ma anche attraverso il coinvolgimento delle altre funzioni aziendali: commerciale, progettazione, produzione.

LAVORARE SU QUATTRO LEVE

I cambiamenti economici avvenuti negli ultimi anni hanno infatti trasformato il ruolo e la funzione del magazzino, da centro di costo a centro di profitto. Per rispondere con efficienza alla crisi e ai nuovi scenari internazionali, è necessario orientare le aziende allo sviluppo di strategie finalizzate all'efficienza e alla flessibilità riorganizzando i processi, rivedendo lo stato delle scorte, migliorando il livello di automazione o implementando sistemi informativi nei magazzini al fine di aumentarne le prestazioni. Diviene quindi necessario essere in grado di organizzare gli spazi e la merce lavorando sulle quattro leve che caratterizzano ciascun luogo dedicato allo stoccaggio:

- i **mezzi di movimentazione**;
- le **infrastrutture di stoccaggio**;
- l'**informatizzazione e l'automazione**;
- le **persone**.

Questi quattro elementi devono essere sinergici in quanto una buona informatizzazione senza la giusta formazione del personale non consente il raggiungimento di alti livelli di efficienza; così come delle persone molto motivate sprovviste degli adeguati mezzi non consentono ottime *performance*. La progettazione o il miglioramento dell'organizzazione del magazzino deve, quindi, valutare opportunamente queste quattro leve sottolineando che nessuna di esse è in grado di prevalere sulle altre. Inoltre, non esiste un modello da copiare, ma esistono una serie di casi che possono essere di riferimento per una corretta progettazione. Il magazzino è una struttura che deve adattarsi alle specifiche esigenze aziendali.

I MEZZI DI MOVIMENTAZIONE

Relativamente ai mezzi di movimentazione vengono presentate le varie tipologie di carrelli elevatori, i carrelli automatici, i robot ASRV (*Automated Storage & Retrieval Vehicle*) e i convogliatori. Per ciascun sistema si mettono in evidenza i punti di forza e quelli di debolezza al fine di suggerire al lettore la soluzione più adatta e idonea da adottare. Lo stesso modello espositivo viene dedicato alla presentazione dei sistemi di stoccaggio, partendo dai più semplici come il sistema a catasta o il magazzino statico a scaffalatura, fino ad arrivare ai sistemi automatizzati come i trasloelevatori, i compattabili e i magazzini a carosello. Anche in questo caso viene fornita una trattazione molto dettagliata e precisa, sempre corredata da esempi, illustrazioni, esposizione di casi pratici.

Relativamente all'informatizzazione del magazzino non vengono tralasciati i più comuni sistemi di identificazione della merce, dal codice a barre tradizionale a quello a matrice (*QR Code*, *Datamatrix*) per arrivare all'identificazione automatica attraverso etichette RFID (*Radio Frequency IDentification*). Se i codici identificano la merce, per potere gestire queste informazioni sono necessari dei sistemi di lettura, dal lettore a infrarossi in radio frequenza, solitamente riconosciuto con il nome di «pistola», al sistema vocale. Quest'ultimo, chiamato *voice picking*, è un dispositivo che attraverso la comunicazione vocale tra il sistema gestionale di magazzino (WMS, *Warehouse Management System*) e l'operatore, permette a chi preleva di avere entrambe le mani libere, aumentando così la velocità del prelievo stesso. Probabilmente il futuro, però, è rappresentato da dispositivi che proiettano su speciali lenti le istruzioni di prelievo. Si tratta

Quando devono essere organizzate le persone che lavorano all'interno di un magazzino è necessario prendere in considerazione il processo e le varie sottoattività: scarico, accettazione, controllo, stoccaggio, prelievo e spedizione.

di occhiali con lenti di tipo *display-see-through* le quali rendono possibile una fusione tra ambiente reale e ambiente virtuale. Grazie a questo sistema l'operatore viene informato in tempo reale sulla posizione da cui prelevare, sull'oggetto da prelevare oltre che sul percorso da fare per ottimizzare i tempi.

L'ORGANIZZAZIONE DELLE PERSONE

Quando devono essere organizzate le persone che lavorano all'interno di un magazzino è necessario prendere in considerazione il processo e le varie sottoattività: scarico, accettazione, controllo, stoccaggio, prelievo e spedizione. Nel volume vengono messi in evidenza i modelli di stoccaggio e di prelievo spiegando per ciascuno i punti di forza e di debolezza. Interessante comprendere come una suddivisione del materiale stoccato per categorie possa migliorare le prestazioni grazie a una semplificazione delle fasi di movimentazione oppure come un modello ad allocazione fissa possa comportare il fabbisogno di una continua manutenzione al fine di non perdere efficienza nello stoccaggio. In tema di *picking*, invece, un prelievo semplice è adatto a quelle realtà che hanno un numero limitato di ordini con un numero elevato di righe per ordine, un prelievo a zona è invece adatto in quelle realtà che hanno un numero molto elevato di ordini con poche righe ciascuno, come succede per le aziende che vendono prodotti *on line*. Diviene necessario sottolineare che il prelievo è una di quelle attività da non sottovalutare dal momento che la sua correttezza e il tempo di preparazione incidono direttamente sia sui *lead time* (tempo che intercorre dall'ordine cliente alla consegna) che sul grado di soddisfazione del cliente (completezza e correttezza dell'ordine). Vi sono comunque delle particolari infrastrutture di magazzino che permettono di aumentare la velocità di prelievo riducendo il tasso di errore compiuto dall'operatore. Si tratta di scaffalature di tipo *pick-to-light* le quali guidano la persona al prelievo grazie ad una serie di indicatori luminosi e a *display* che indicano il numero di oggetti da prelevare.

RILEVARE I PARAMETRI PRESTAZIONALI

La corretta gestione del magazzino può essere realizzata solo nel momento in cui sia possibile rilevare i parametri prestazionali. Ad essi viene dedicato un capitolo presentandoli parallelamente al processo di magazzino; per ciascuna fase vengono proposti alcuni parametri, come il tempo medio di scarico, il tempo medio di permanenza dei prodotti in accettazione, la quantità di materiale non conforme sul totale, le posizioni di magazzino occupate sul numero totale di posizioni di stoccaggio, la giacenza media o la rotazione di magazzino. La giusta selezione dei parametri permette la costituzione di un cruscotto di controllo necessario per mantenere il controllo delle attività.
Considerando la necessità di gestire dei progetti di miglioramento, non vengono tralasciati alcuni strumenti presenti nella filosofia del miglioramento continuo (*Toyota Production System* e *Lean Management*) come *kanban*, le 5S o gli *spaghetti chart*.
Il volume, inoltre, propone un esclusivo e utile modello necessario per dare una priorità ai progetti di miglioramento nell'ottica *quick-and-dirty*, ovvero puntando al raggiungimento di obiettivi con il minimo sforzo e in tempi rapidi.
Ritenendo che si possano trarre degli utili insegnamenti anche dagli errori, un capitolo del libro è dedicato alla presentazione delle più comuni procedure non corrette o dei processi mal eseguiti. Si tratta di pratiche sbagliate che condizionano l'azienda e la posizionano molto lontano dal raggiungimento del concetto di stoccaggio efficiente. Conoscere su quali aspetti si può perdere efficienza aiuta a comprendere come gestire al meglio gli spazi, le persone, le infrastrutture e la merce. Ecco che in un magazzino non si potranno avere massime prestazioni se le ubicazioni della merce nel magazzino sono conosciute solo dal magazziniere o da pochi altri, se le attività di prelievo o di stoccaggio della merce non vengono registrate in alcun modo, se chiunque può accedere al magazzino e alla merce, se la posizione della merce non è pensata per facilitare le operazioni di movimentazione o se è evidente un forte disordine. ●

L'AUTORE

***Andrea Payaro** è consulente certificato al massimo di livello di competenza di ELA (European Logistics Association). Laureato in Ingegneria Informatica; Dottorato di Ricerca in Ingegneria Gestionale presso l'Università di Padova. Professore a contratto di marketing e logistica presso le Facoltà di Agraria, di Ingegneria e di Scienze Politiche dell'Università di Padova.*

UN CONTRIBUTO AL DIBATTITO SUI PORTI CHE SI ALLARGA INEVITABILMENTE ALLA LOGISTICA E ALLE IMPRESE

Il sistema portuale tra la necessità di un'improbabile politica forte e un più possibile maquillage

di **LUCA ANTONELLINI**

I porti devono affrontare la rivalità tra i concorrenti, la continua minaccia di nuovi entranti, il potenziale per i sostituti globali, il potere contrattuale degli users e quello dei fornitori di servizi.

QUESTO TESTO SI PROPONE DI DARE UN CONTRIBUTO al dibattito incorso che, pur partendo da un settore specifico quale è quello portuale, si allarga inevitabilmente alla logistica ed alle imprese e, quindi, al sistema economico del Paese e sui cui pesano non soltanto le politiche nazionali ma - e in misura sempre maggiore - anche quelle europee.

L'*incipit* è un frase che ho sentito ripetere più volte a Bartolomeo Giachino, il «padre» del Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, quando afferma: «Una delle ricette che ha l'Italia per battere la crisi è o attendere che da uno dei nostri Politecnici esca un nuovo Steve Jobs oppure concentrare energie e risorse per far funzionare meglio quel flusso di merci che transita per il nostro Paese per alimentare i consumi delle famiglie e per supportare il ciclo produttivo delle imprese. Quel flusso esiste, non lo deve inventare nessuno». Questo è un punto fondamentale da affrontare.

Un secondo aspetto è rappresentato dal fatto che spesso le discussioni sulla portualità tendono a concentrarsi unicamente o, almeno prevalentemente, sul settore dei contenitori. La cosa è abbastanza sorprendente in quanto in termini quantitativi, secondo i dati Istat 2012, la merce trasportata via mare in contenitore rappresenta in Italia il 17% del totale portuale (10% se si escludono i porti di *transhipment*). Tale valore, secondo le previsioni della Commissione Europea contenute nella valutazione di impatto allegata alla proposta di Regolamento UE sui servizi portuali e la trasparenza finanziaria nei porti del maggio scorso (nel seguito: il Regolamento), sono destinati a diventare per l'Italia il 26% nel 2030 ed il 27% nel 2050 (*transhipment* incluso). Ciò significa che la gran parte delle merci che transita oggi (e lo farà anche domani) per i porti italiani NON utilizza il contenitore come modalità di condizionamento.

Infine un terzo aspetto, che personalmente è il principale per importanza anche se può scontare un alto tasso di ovvietà. Quando prefiguriamo scenari macro-economici, di qualsiasi natura essi siano, quando decidiamo se, come e dove allocare risorse pubbliche sempre più scarse, necessariamente impattiamo sulla vita delle persone. Persone, che, alla fine, hanno un nome ed un cognome, una vita, una famiglia, delle aspirazioni. Persone che magari conosciamo, persone che, comunque vada, siamo anche noi stessi. Il decisore politico (ed anche quello economico) è tale quando è chiamato a compiere delle scelte (per loro natura escludenti). Il mio umile suggerimento è quello di porre il criterio dell'equità tra le priorità della sua azione.

LA PORTUALITÀ

Nel trasporto marittimo stiamo assistendo da tempo a robusti fenomeni di integrazione verticale ed orizzontale. Basti pensare alle alleanze o alle fusioni/acquisizioni avvenute negli ultimi anni nel settore delle compagnie armatoriali o in quello dei gestori di *terminal*. In tale contesto, i porti non operano più in un ambiente isolato, ma sono costretti ad affrontare le stesse forze competitive tipiche di ogni impresa industriale: la rivalità tra i concorrenti, la continua minaccia di nuovi entranti, il potenziale per i sostituti globali, il potere contrattuale degli *users* e quello dei fornitori di servizi (*World Bank*, 2007). In particolare, il potere contrattuale in mano agli users dei porti e dei fornitori di servizi, grazie ai processi di concentrazione in atto, ha messo i porti in una situazione di pressione costante in ragione di richieste di investimenti infrastrutturali e/o di servizi oppure di riduzione delle tariffe. L'integrazione produce il risultato che poche compagnie sono in grado di esprimere una «potenza di fuoco» tale, in termini di volumi di traffico, da risultare difficile per un porto trattare su una base negoziale non subordinata. In realtà non sempre accade ciò. Le compagnie (ma anche gli operatori globali), infatti, continuano a chiedere ai porti di essere «proattivi», cioè di anticipare, o quanto meno assecondare, le scelte amatoriali, soprattutto in relazione al gigantismo navale. Ciò richiede in termini di investimenti e di regole un grandissimo impegno che non sempre è subordinato al raggiungimento di risultati. Spesso, quindi, ai porti, vengono richieste azioni paragonabili al partecipare ad una «lotteria»: per vincere si deve comprare il biglietto senza però avere alcuna garanzia di successo [*Slack*, 2002].

Il concetto sopra elencato è diventato di comune sentire nel dibattito italiano non soltanto a livello accademico ma anche tra i pubblici decisori.

Secondo l'Istat, nel 2012 sono transitati per i porti italiani 476,8 milioni di tonn. di merce (221,5 milioni di tonn. in import, 87,0 milioni in export, 168,3 milioni di traffico di cabotaggio; 305,8 milioni di sbarchi, 171,0 milioni di imbarchi)

L'Aggiornamento - a cura del ministero pe rle Infrastrutture e i Trasporti - del Piano Infrastrutture Strategiche 2013 (versione gennaio 2014) recita, infatti: «Il proliferare di iniziative infrastrutturali orientate a catturare il grande traffico containerizzato, senza alcuna valutazione realistica né della domanda futura, né delle altre (numerose) componenti necessarie a dare vita ad una offerta logistica realmente competitiva può facilmente diventare un fattore di spreco. Si rischia quindi di aprire per questa via una falla nella struttura finanziaria della programmazione infrastrutturale del Paese»; e propone: «Un simile approccio differenziato testimonia una chiara volontà a non ricercare piani di investimento all'interno dei vari impianti portuali o azioni programmatiche relative a determinati nodi logistici che non siano coerenti con un disegno coerente e realistico; la primaria esigenza è infatti quella di definire un nuovo assetto gestionale della offerta portuale all'interno di un quadro programmatorio unitario».
La parte analitica del ragionamento del MIT è presente anche in altri autorevoli studi condotti sulla materia da Banca d'Italia, da Cassa Depositi e Prestiti, dai rapporti delle Fondazioni *Astrid*, *ResPublica* e *ItaliaDecide*.
Mi permetto di suggerire la lettura integrale di una interessante ricerca presentata a fine 2013 da *Dimensione Trasporti* e *Isfort* intitolata «Gli scenari del trasporto merci e della logistica nell'opinione degli operatori: i risultati di un'indagine diretta» perché condotta attraverso la consultazione di 20 *manager* del settore. La metodologia impiegata prende quindi in considerazione un punto di vista, quello delle imprese, che troppo spesso è trascurato nella programmazione nazionale dei trasporti mentre dovrebbe assumere un ruolo **centrale** per lo sviluppo di idonee politiche di crescita che abbiano qualche speranza di trovare effettiva realizzazione. Tale pubblicazione così segnala: «Tuttavia, per lo sviluppo dei porti e, più in generale, della logistica italiana, il nodo non è tanto quello infrastrutturale, quanto piuttosto il modello organizzativo da ridisegnare profondamente, con una maggiore integrazione tra i diversi anelli della catena del valore».

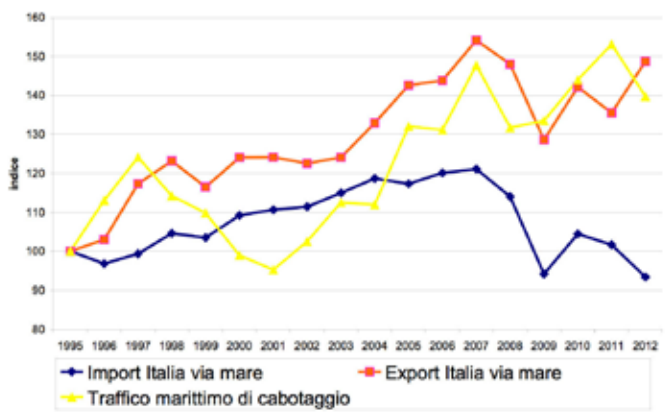
I TRAFFICI

Secondo l'Istat, nel 2012 sono transitati per i porti italiani 476,8 milioni di tonnellate di merce (221,5 milioni di tonnellate in *import*, 87,0 milioni in *export*,168,3 milioni di traffico di cabotaggio; 305,8 milioni di sbarchi, 171,0 milioni di imbarchi).
Nei **Grafici 1** e **2** è rappresentato l'andamento delle diverse componenti del traffico marittimo a partire dal 1995 (posto uguale a 100).

Grafico 1. Porti e merce trasportata via mare

***Fonti**: Istat , Assoporti per T/S [ipotesi 1 TEU = 10 tonnellate]*

Grafico 2. Traffico internazionale di cabotaggio via mare



***Fonti**: Istat, Istat-Coeweb*

Evidenzio solo tre aspetti:

a) il traffico internazionale del 2012 è inferiore a quello del 1998;

b) l'*import* via mare del 2012 è inferiore a quello del 1995 (mi sia concessa un minimo di ironia nel segnalare la «singolarità» di istituire un meccanismo premiante per i porti che lega i contributi agli stessi devoluti in ragione del valore dell'IVA all'importazione incassata dalle dogane nei porti stessi);

c) il totale di merci movimentate per via marittima e che transita per i porti italiani (non tiri gru, quindi) - che viene calcolato sommando al traffico internazionale la metà di quello di cabotaggio ed escludendo i movimenti di contenitori nei porti di *transhipment* - nel 2012 è di poco superiore a quello del 1995.

Quest'ultimo dato impone una riflessione per almeno due ragioni:

Le Autorità Portuali italiane, nel 2012 impiegavano circa 1200 dipendenti, incassavano 233 milioni di euro da tasse (portuali e di ancoraggio) e 156 milioni da canoni demaniali a fronte di uscite per 133 milioni di euro per il personale e gli organi.

a) la prima è che i porti italiani sono oggi governati da una legge, la n. 84 del gennaio 1994 la quale, tra le altre cose, istituisce le Autorità Portuali (i risultati sopra elencato sono quindi relativi al «periodo di esercizio» di tale Legge);

b) la seconda è che nello stesso arco temporale (i.e. 1995-2012), secondo i dati Unctad, il movimentato via mare a livello mondiale è passato da 4,74 miliardi di tonnellate a 9,16 miliardi con una crescita del 93%.

Le Autorità Portuali italiane (fonte MIT),nel 2012 impiegavano circa 1200 dipendenti, incassavano 233 milioni di euro da tasse (portuali e di ancoraggio) e 156 milioni da canoni demaniali a fronte di uscite per 133 milioni di euro per il personale e gli organi.

Alcuni anni addietro ho condotto una ricerca sulla redditività degli investimenti pubblici nei porti nazionali. I risultati furono sconfortanti. A fronte di ingenti risorse investite sia dallo Stato Centrale (dirette ed indirette) che dalle Regioni (spesso utilizzando fondi europei) sia dalla stessa Commissione Europea (pochi, per altro), il calcolo di un indicatore di *performance* poco sofisticato in termini analitici quale è il *Pay Back Period* (ovvero il periodo di rimborso, ossia il numero di anni necessario per compensare l'investimento attraverso flussi positivi), orbene, qualora applicato ai porti italiani portava ad un valore di 86 anni se condotto in relazione ai traffici 2007 (anno record per l'Italia) che diventavano 102 l'anno successivo (la crisi *Lehman Brothers* è di settembre).

Eppure gli investimenti pubblici effettuati nei porti italiani (secondo la vulgata, soprattutto di fonte Autorità Portuali, sempre troppo pochi) non sembrano neppure incidere troppo sulla qualità dell'infrastruttura. Il *World Economic Forum* (WEF) produce ogni anno un lavoro denominato «*The Global Competitiveness Report*». Ebbene, per la parte riguardante appunto la qualità dell'infrastruttura portuale, l'Italia si posiziona storicamente tra il 67° ed il 95° posto. Ma come, mi sono chiesto, siamo la seconda/terza portualità d'Europa e la classifica 2014 ci colloca dopo la repubblica Ceca (nota per i suoi porti), il Suriname e la Giamaica? Siccome questi ***rank*** a livello mondiale vengono redatti su una pluralità di aspetti e di solito non vedono l'Italia in posizione di vertice su tematiche positive, ho provato a scoprire il perché di tale insoddisfacente classifica portuale. Ebbene, il referente del progetto è una unità dell'Università Bocconi (di cui sono noti anche i nomi e cognomi dei reportisti). Interrogati più volte sulla metodologia di giudizio adottata, non ho mai ricevuto risposta. Resta quindi il mistero, ma i rapporti del WEF al mondo li leggono tutti. Apro una piccola parentesi: il *Liner Shipping Connectivity Index* dell'UNCTAD, invece, un indicatore aggregato riferito alla qualità dei servizi contenitori nei singoli Paesi, per l'Italia, seppure in modo altalenante, mostra un orientamento crescente nel tempo. Nel 2013, ad esempio, con 67,26 punti (il valore di riferimento è posto uguale a 100 per il 2004) il nostro Paese si colloca in 13ª posizione (in Europa ci precedono Germania, UK, Olanda, Belgio, Spagna). Guida la Cina con 157,51 punti.

Una analisi totalmente condivisibile del fenomeno è riportata da Sergio Bologna nel suo testo a commento del libro di Paolo Costa e Maurizio Maresca «Il futuro europeo della portualità italiana» (2014), allorquando afferma: «Il sistema è competitivo quando le risorse e le infrastrutture strategiche si concentrano su un solo porto o su pochissimi porti, invece, quando le risorse vengono disperse in mille rivoli, si crea una situazione che rende impossibile la realizzazione di quella massa critica di cui si parlava, anche riducendo le autorità portuali». Anche riguardo al testo di Bologna, per la completezza dei temi affrontati e per il rigore dell'analisi condotta, il mio suggerimento è quello di una lettura integrale.

Il *trade union* ideale per approcciare il tema delle politiche europee lo ritrovo in una recente presentazione del Prof. Haralambides (docente all'Università di Rotterdam nonchè attuale Presidente dell'Autorità Portuale di Brindisi) quando così descrive le Autorità Portuali: «*Ports were therefore considered as essential infrastructure and thus a part of a bureaucracy that, as with all bureaucracies, had to proliferate itself. Billions have thus been spent on useless projects - cathedrals in desert - while at the same time market share has been lost. Port authorities were entrusted with the mere development of infrastructure, while to word 'client' was unknown. Even today, if one walks through the corridors of many port authorities in the EU, the biggest and most well-equipped department is that of engineering. The Marketing and Development department occupies, maybe, a shared room*».

L'approdo naturale di un così autorevole lancio dovrebbe essere quello di una attenta analisi delle politiche europee su cui la Commissione - a differenza che nel passato - è intervenuta negli ultimi 2/3 anni in modo massiccio.

Il tema necessiterebbe però di uno spazio idoneo e, se ne avrò la possibilità, di un ulteriore momento di riflessione.

Cito solo cinque argomenti che rivestono - a mio parere – una grande importanza nel dibattito ed hanno/avranno significative ricadute sulle politiche nazionali:

1. Le linee Guida delle Nuove TEN-T ed il *Connecting Europe Facility* (pubblicate in GUCE nel dicembre 2013)

Le analisi condotte a livello nazionale presentano frequenti analogie, dove invece emergono sostanziali differenze è sulle azioni da intraprendere e, di conseguenza, sulle politiche da attivare.

2. La comunicazione della Commissione sui porti (maggio 2013)
3. La proposta di Regolamento (maggio 2013)
4. La Direttiva Concessioni (GUCE marzo 2014)
5. La Comunicazione sugli aiuti di stato in materia aeroportuale (GUCE marzo 2014) e la possibile estensione ai porti.

Tutti i temi sopra elencati, anche quelli - quali il Regolamento - che non hanno ancora avuto l'approvazione né del Parlamento Europeo né del Consiglio (l'Italia, ad esempio, ne è apertamente contraria ed il nostro Parlamento ha già deliberato in merito), sono destinati ad avere un importante impatto (quand'anche il Regolamento, come avvenne per i *Port Package* I e II, venisse bocciato).

LE RICETTE

Se, come già evidenziato, le analisi condotte a livello nazionale presentano frequenti analogie, dove invece emergono sostanziali differenze è sulle azioni da intraprendere e, di conseguenza, sulle politiche da attivare. In termini più concreti oggi ci sono, tra la varie, almeno due posizioni culturali che si fronteggiano.

La prima è quella di agire sul meccanismo di revisione della Legge 84 che è già stata approvata al Senato durante la scorsa legislatura, cercando magari di coniugarla con il ddl sugli interporti che ha ottenuto nel 2013 il via libera della Camera.

La seconda, con un approccio decisamente più «innovativo» per i contenuti che propone, è quella che viene indicata come la c.d. Riforma Lupi. Su tale ipotesi ho già avuto modo di esprimermi (unitamente al Prof. Ponti).

Uno degli elementi di maggiore positività della Riforma Lupi è di riconoscere l'esigenza di partire dalla redazione di un «atto di indirizzo strategico per la definizione della rete portuale e logistica» a cui, aggiungerei io, applicare le disposizioni del DPCM 3 agosto 2012 che disciplina le linee guida per la valutazione economica e finanziaria degli investimenti relativi ad opere pubbliche. Ovviamente tale Piano andrebbe ad aggiungersi alla ricca messe letteraria prodotta a livello governativo negli anni sulla materia (il primo Piano Generale dei Trasporti risale al 1986) che, nella pratica, hanno avuta scarsa, se non nulla, attuazione concreta anche perché hanno seguito in parallelo l'evoluzione della vita politica nazionale.

Ma, se il principio dell'alternanza è definito, a ragione, il **sale** della democrazia, se applicato anche al campo della pianificazione strategica si trasforma in autentica iattura.

Un esempio plastico è costituito dalla c.d. Legge Obiettivo del 2001, che ha conosciuto, oltre all'avvicendarsi dei diversi governi, anche l'applicazione della legislazione concorrente alla materia dei trasporti (ex Titolo V della Costituzione), contribuendo a produrre nel tempo, mi si perdoni il termine, un *mostro* di decine di pagine contenente migliaia di interventi, una sorta di libro dei sogni (o degli incubi) che rappresenta il **fallimento** dei principi base della programmazione.

A dimostrazione di quanto sopra, la critica comune che viene dal mondo delle imprese, dai gestori dei nodi, dall'accademia ma anche dallo stesso sistema pubblico, è che in Italia manchi una vera **Politica dei trasporti**.

Ciò detto, la conclusione che mi permetto di suggerire è che, se si vuole intervenire in maniera incisiva sui porti, occorra tenere in considerazione alcuni aspetti:

- il modello della Autorità Portuali così come esce dalla Legge 84 ha fallito l'obiettivo di aumentare i traffici nei porti e, soprattutto, di migliorare la competitività delle imprese italiane;
- la ingente quantità di fondi pubblici investiti (o, meglio, iniettati) nel sistema portuale si è frazionata in molti rivoli (le Autorità Portuali sono 24) senza ottenere risultati apprezzabili (la *catchment* area è praticamente ristretta al solo territorio nazionale e quindi i «guadagni» di un porto italiano solitamente avvengono a scapito di «perdite» di un altro porto italiano);
- in questi anni anche il modello di lavoro portuale ha pagato un alto prezzo in termini sociali;
- Trenitalia Cargo ha limitato il suo perimetro di azione contribuendo a migliorare significativamente il proprio conto economico (meno male!), ma precludendosi altresì la possibilità di essere considerato un interlocutore idoneo per lo sviluppo di progetti di intermodalità profittevoli né, tanto meno, di essere una componente fondativa di quel **campione nazionale** della logistica indicato da più parti come una delle azioni politiche di breve periodo necessarie per invertire la tendenza in atto.

Premesso quanto sopra credo che, al fine di incidere positivamente sul settore portuale e del trasporto marittimo, sia necessaria una indicazione **politica** forte, supportata da un governo altrettanto forte che disegni un quadro di riferimento nazionale agli orizzonti temporali indicati dall'Europa (i.e. 2023, 2030, 2050) e che si in grado di apportare *in corsa* soltanto quei correttivi che dovessero emergere da attente analisi ex-post senza stravolgere le linee guida di base.

L'unica strada percorribile è l'opzione zero: lasciare le cose come stanno, magari con qualche intervento di maquillage sulla Legge 84 e limitando al massimo il processo relativo alla c.d. «autonomia finanziaria» dei porti.

Se tutto ciò non fosse possibile, e gli eventi del passato portano a giudicare questa opzione come la più **probabile**, allora l'unica strada percorribile è l'opzione zero o, come dicono gli inglesi, il *Business As Usual*, lasciare quindi le cose come stanno, magari con qualche intervento di *maquillage* sulla Legge 84 e limitando al massimo il processo relativo alla c.d. «autonomia finanziaria» dei porti.
In un contesto così determinato, il numero di Autorità Portuali (siano 1, 8 come i distretti, 14 come i *core ports*, 24 come sono oggi) è pressoché ininfluente.
La mia modesta ricetta, invece, è la seguente:

a) riportare in capo al decisore politico le linee di indirizzo e guida della portualità incardinandole su un modello di sviluppo del Paese di cui il settore del trasporto (trattando una domanda derivata) costituisca un tassello ma non il **cuore** delle analisi;

b) nominare a livello centrale una figura che si occupi di «vendere» professionalmente il sistema portuale italiano all'estero (affiancando e supportando - ove necessario - le politiche commerciali degli operatori privati). Una figura cui affidare anche la «*governance* strategica» di tutte le Autorità Portuali (indipendentemente dal loro numero). Un soggetto, quindi, che sia l'unico titolato a fungere da interlocutore pubblico, ad. es. per i rappresentanti della P3;

c) bloccare i finanziamenti **pubblici** ai porti fino al 2023 [o, al più, ridurne di almeno un ordine di grandezza l'entità e realizzare quei pochi progetti - non più di 2 nel periodo - che, previa analisi di redditività realizzata da un *advisor* indipendente (veramente), presentino risultati positivi];

d) intervenire invece economicamente a livello pubblico soltanto su progetti «di filiera» che nascano dalle imprese private (financo straniere, se aumentano la competitività del sistema Italia!) attraverso un meccanismo di *call* mutuato dalla progettualità europea;

e) agire politicamente affinchè il meccanismo sopra elencato (praticato già da diversi Paesi UE) venga escluso ex ante dalla possibile tagliola degli aiuti di stati governata dalla *DG Competition*.

Per concludere, infine, rivolgo un invito a quell'interlocutore politico che ho indicato essere l'elemento chiave per la gestione dei porti per i prossimi 10 anni: faccia una passeggiata da solo per le strade dell'Aquila. Sarà sufficiente una mezzoretta. Poi torni a Roma e **decida**. ●

Luca Antonellini
antonellini@iol.it

L'ARTICOLISTA

***Luca Antonellini** è laureato in ingegneria civile edile all'Università di Bologna (1989). Ha svolto attività didattica presso la stessa Università per dieci anni. Ha avuto esperienze nel campo della consulenza trasportistica in UK presso Ocean Shipping Consultants e A&P - Appledore. Ha realizzato gli studi di fattibilità per il Terminal Crociere ed il Terminal Traghetti nel porto di Ravenna e per il Terminal Container nel porto di Costanza. Ha svolto attività di consulenza nel settore delle crociere e traghetti per i porti di Venezia, Trieste e Civitavecchia. È stato Presidente e AD della Società T&C-Traghetti e Crociere srl. È stato Responsabile operativo della Società Logistica Nord-Est srl. È stato membro del Consiglio di Amministrazione della Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica della Regione Emilia-Romagna. Ha partecipato a diversi progetti europei nel campo dei trasporti, della logistica e delle nuove tecnologie. È giornalista pubblicista.*

IL PRIMO VOLUME DEL LAVORO DI PAOLO STAMPACCHIA

Ma l'azienda è fatta di persone che si muovono in un mondo di altre persone

Rivolto a dirigenti d'azienda, studiosi e studenti il libro mostra il cambiamento subito dalle imprese negli anni della globalizzazione, aumentando complessità, dinamica e imprevedibilità dei mercati.

Paolo Stampacchia
Le imprese nelle reti del valore
Volume I

Liguori editore
IV edizione
Pagine 333 € 22,99

Il primo dei due volumi di Paolo Stampacchia in corso di pubblicazione è orientato a delineare il ruolo delle imprese nelle reti del valore. Il titolo del volume è significativo per la perizia con cui l'Autore ha voluto sottolineare come il valore sia determinante in un concetto di rete in cui l'impresa è certamente il soggetto principale.
Infatti scrive: «Sulla base delle finalità e dei riferimenti metodologici ora richiamati, il testo che si propone è stato intitolato *Le imprese nelle reti del valore*, ad indicare che la realtà in cui le imprese si muovono ed operano è fatta, in primo luogo, da reti di attività umane, l'organizzazione e l'evoluzione delle quali dipendono, in ultima istanza, dal modo di essere e di evolvere dei valori che orientano il comportamento degli individui. Sono questi, infatti, che, in base ai loro valori di fondo, determinano ambiti di operatività, caratteri e contenuto delle attività delle imprese, sia partecipandovi direttamente nei vari ruoli rivestiti, sia come componenti delle collettività umane entro cui le imprese si sviluppano».
Il primo volume in pubblicazione viene proposto con il sottotitolo *Nuove basi metodologiche per la gestione* e propone, infatti, un percorso esplicativo della gestione delle imprese che parte dalle attività umane e dalla individuazione del concetto di valore, definisce le imprese come insiemi di attività umane e perviene alla definizione del criterio-guida della direzione delle imprese basato sull'interesse di queste ultime alla continuazione delle attività, piuttosto che sugli interessi specifici di uno o più dei diversi gruppi di *stakeholder* che contribuiscono con proprie risorse alla realizzazione di quelle attività.
Il testo si rivolge contemporaneamente a tre gruppi di destinatari. Il primo gruppo è rappresentato da coloro che, nelle imprese di qualunque dimensione ed attività caratteristica, occupano posizioni di vertice ed hanno, quindi, la responsabilità di definire gli indirizzi, le scelte operative e le azioni per portare l'intera impresa a raggiungere gli obiettivi determinati. Il secondo è rappresentato dalle comunità di studiosi di *management*, in particolare a coloro i quali hanno scelto di approfondire analisi e metodologie per la risoluzione dei problemi. Il terzo è rappresentato dagli studenti impegnati in corsi di direzione delle imprese o ai giovani già occupati in imprese o istituzioni, che intendono approfondire la comprensione dei processi reali in cui si trovano coinvolti.
Nel corso degli ultimi anni, le imprese sono state esposte a spinte di cambiamenti rilevanti. L'affermazione definitiva dell'economia globale ha portato con sé una crescita esponenziale della complessità, della dinamica e dell'imprevedibilità delle evoluzioni future dei mercati. D'altro canto, la spinta diffusa agli investimenti privati e pubblici in ricerca ed innovazione, intesi soprattutto come antidoto alla accresciuta competitività dei mercati, ha determinato, da un lato, la compressione temporale dei cicli di vita dei prodotti e, dall'altro, un cambiamento strutturale nei comportamenti aziendali. Infatti, per presidiare adeguatamente la rapida evoluzione delle conoscenze, molte imprese hanno ridotto gli ambiti della loro operatività diretta e, però, contemporaneamente, hanno sviluppato collegamenti non occasionali con altre imprese ed istituzioni: questi ultimi, infatti, consentono di predisporre e rinnovare con continuità offerte, la cui messa a punto richiede capacità e competenze diversificate, complementari, ma non (più) presidiate in maniera diretta.
I cambiamenti ora citati, e gli altri che per brevità possono essere soltanto richiamati (rivoluzione dell'ICT, crisi monetaria e del debito nazionale in molti paesi occidentali ecc.), hanno messo in crisi, tuttavia, anche i modelli teorici di general manager che, anche in base alle condizioni ambientali ed operative precedenti, erano stati elaborati dall'accademia a partire dagli anni successivi al secondo conflitto mondiale.
Ne sono derivate molte innovazioni metodologiche, alcune delle quali sono state anche ampiamente condivise nella realtà e nell'accademia, quali, in particolare, quelle introdotte dagli studi del *Total Quality Management* e dalla *business excellence*, dalla visione basata sulle risorse, dagli studi sulle reti d'impresa, dalla scuola nordica della *service logic*, dalla teoria degli *stakeholder* e, infine, dalle diverse impostazioni dell'etica applicata al management e della responsabilità sociale delle imprese.
Il lavoro si pone l'obiettivo di fondo di rispondere alla domanda diffusa di modelli di direzione generale delle imprese coerenti con i nuovi caratteri assunti dalla realtà in cui le imprese stesse si muovono e, però, contemporaneamente, compatibili con gli enunciati delle nuove ricerche accademiche e con la domanda diffusa di comportamenti di direzione condivisibili per i valori di fondo da cui sono ispirati. ●

L'AUTORE

***Paolo Stampacchia** è professore ordinario, titolare di Economia e Gestione delle Imprese presso la facoltà di Economia e Commercio dell'Università «Federico II» di Napoli. Da oltre 20 anni svolge attività di consulenza direzionale nelle aree delle strategie di marketing, organizzazione, pianificazione e controllo di gestione. È autore di numerose pubblicazioni sulla gestione delle imprese e sulla struttura industriale del Mezzogiorno.*

GLI EURO-ASIAN TRANSPORT LINKAGES SONO STATI ESTESI A SETTE NUOVI PAESI

Europa e Asia sempre più vicine grazie ai corridoi della fase II dei progetti EATL

di **CLAUDIO MIGLIARDI**
e **CLAUDIA NICCHINIELLO**

Il crescente commercio tra l'Europa e l'Asia ha un forte impatto sui flussi di trasporto e di conseguenza sul futuro sviluppo dei collegamenti euro-asiatici.

I corridoi della fase II dei progetti EATL (*Euro–Asian Transport Linkages*) sono stati estesi a sette nuovi paesi coinvolti, coprendo così 27 paesi. Come risultato di questa fase sono stati identificati: 9 progetti stradali, 9 progetti ferroviari, 17 collegamenti di trasporto d'acqua, 52 porti fluviali interni e 70 porti marittimi. In totale 311 progetti di infrastrutture del trasporto che sono stati considerati prioritari con un costo totale di US $ 215 miliardi, di cui 188 sono stati identificati come alta priorità e con un costo totale di 78 miliardi di dollari.

L'obiettivo primario della fase II è stata la revisione dei progetti prioritari EATL individuati in fase I dello Studio e lo sviluppo di un piano aggiornato di investimenti internazionali per i nuovi progetti.

La metodologia applicata per la lista delle priorità è stata identica a quella sviluppata per la Fase I dei progetti EATL per garantire la coerenza tra le due fasi.

Essa prevede sostanzialmente tre stadi di analisi:

- Individuazione di progetti in base a criteri prestabiliti (la disponibilità e possibilità di finanziamento, così come il perseguimento di obiettivi condivisi di Autorità competenti, nazionali o internazionali, e la raccolta di informazioni e dati prontamente disponibili)
- Analisi secondo i dati disponibili promuovendo soluzioni di trasporto ai paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare (*Landlocked Countries*), che li collegano ai principali mercati europei e asiatici, migliorando gli standard e rendendoli in linea con quelli internazionali; oppure completando i collegamenti mancanti negli itinerari già individuati, con un minimale impatto ambientale.
- Classificazioni dei progetti con identificazione delle priorità secondo un punteggio di progetto ottenuto applicando le Analisi Multicriterio (*Multi-Criteria Analysis*).

Un importante aspetto emerso dallo studio riguarda il fatto che il crescente commercio tra l'Europa e l'Asia ha un forte impatto sui flussi di trasporto e di conseguenza sul futuro sviluppo dei collegamenti euro-asiatici.

DEFINIZIONI

United Nations Economic Commission for Europe

La Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE) è una delle cinque commissioni regionali delle Nazioni Unite, gestite dal Consiglio Economico e Sociale (ECOSOC). È stata fondata nel 1947 con il mandato di contribuire alla ricostruzione post-bellica, allo sviluppo economico ed a rafforzare le relazioni economiche sia tra i paesi europei, sia tra l'Europa e il resto del mondo.

Trasporti in UNECE

Il comitato dei trasporti terrestri UNECE (ITC), facilita la circolazione internazionale di persone e merci, con le modalità di trasporto terrestre. Essa mira a migliorare la competitività, la sicurezza, e l'efficienza energetica nel settore dei trasporti. Allo stesso tempo, si concentra sulla riduzione degli effetti negativi delle attività di trasporto sull'ambiente e contribuisce efficacemente allo sviluppo sostenibile. Per più di sei decenni, l'ITC ha fornito una piattaforma per la cooperazione intergovernativa per facilitare e sviluppare il trasporto internazionale.

EATL

La fase II dello studio di UNECE Euro–Asian Transport Linkages (EATL) rappresenta il risultato finale di una lunga collaborazione tra i Paesi membri partecipanti e le Nazioni Unite per lo sviluppo dei progetti di collegamenti di trasporto Euro-Asiatici. Partendo dalle conclusioni della Fase I implementata tra il 2003 e il 2007, il presente studio è molto più di un aggiornamento. Al di là dei risultati, si mette in mostra la stretta correlazione tra i punti focali nazionali dei 27 paesi della cintura euro-asiatica coinvolti nella fase II dello studio (2008-2011).

Questo articolo è basato su *EATL (Euro-Asian Transport Linkages) - Fase II - Expert Group Report.* The United Nations Report in New York and Geneva, 2012

Il trasporto ferroviario può essere più competitivo, quando le aree di produzione dei beni da commerciare sono situate lontane dai porti e le merci siano destinate ai paesi dell'Europa meridionale e orientale.

Le rotte marittime naturalmente dominano il trasporto di merci dall'Asia verso l'Europa. L'uso del trasporto terrestre (ferrovie e strade) è scoraggiato da fattori quali le enormi distanze tra i due continenti, numerosi valichi di frontiera, instabilità politiche dei paesi da attraversare, mancanza di sicurezza, ritardi alle frontiere e l'imprevedibilità della catena logistica.
Tuttavia il trasporto ferroviario può essere più competitivo sia in termini di tempo che di costi, quando le aree di produzione dei beni da commerciare sono situate lontane dai porti, come ad esempio in Cina e in India, e le merci siano destinate ai paesi dell'Europa meridionale e orientale.
Pertanto, un altro obiettivo di questo studio è stato quello di confrontare gli attuali percorsi marittimi euro-asiatici con selezionate tratte ferroviarie EATL. La metodologia utilizzata per l'analisi è stata semplice e pragmatica. Sostanzialmente sono stati confrontati i collegamenti marittimi e ferroviari, prendendo il punto di vista di gestione logistica di una società che produce merci in una posizione particolare e che devono essere consegnati in un'altra posizione.
Sono stati analizzati nove scenari possibili. In tutti, il trasporto ferroviario ha dato luogo a risultati migliori rispetto a quello marittimo in termini di tempo di viaggio, pur non essendo spesso ancora competitivo in termini di costo. Lo studio ha dimostrato che il trasporto ferroviario euro-asiatico, e la sua intermodale combinazione con il trasporto marittimo e su strada, è una opzione di progetto fattibile e competitiva, ma a condizione che sia stabilita una gestione efficiente del corridoio, che i governi dei paesi attraversati siano disposti a cooperare, e che la società di gestione ferroviaria sia attenta alle esigenze del Cliente lungo tutto il percorso.
I punti di forza, debolezza, le opportunità e le minacce sono analizzati in una matrice chiamata SWOT.
Tale analisi è stata effettuata sui corridoi di trasporto progettati ed ha fornito informazioni utili sui loro rispettivi attributi, potenzialità di ulteriore sviluppo, nonché sui rischi connessi.
Quale ulteriore aspetto rilevante, i nuovi itinerari EATL contribuirebbero a una migliore connessione tra i paesi dell'Asia centrale, che comporta il miglioramento della loro integrazione economica e rafforza la loro coesione interna. Per molti paesi lungo le rotte euro-asiatiche, essendo senza sbocco sul mare, il miglioramento di connessioni all'interno della loro Regione e attraverso la Regione ed i mercati principali, nonché ai porti marittimi, potrebbe essere un obiettivo chiave per il loro sviluppo.

1. FLUSSI DI TRASPORTO EURO-ASIATICI. STATISTICHE E TENDENZE

Per affrontare i problemi di infrastrutture di trasporto inadeguate a livello internazionale, le non coerenti regole di trasporto e le costose e lunghe procedure alle frontiere, l'UNECE e UNESCAP hanno lavorato a stretto contatto dal 2003 al 2007 con i governi delle regioni euro-asiatiche.
I 18 paesi che hanno partecipato sono: Afghanistan, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Bulgaria, Cina, Georgia, Iran, Kazakistan, Kirghizistan, Moldavia, Romania, Russia, Tagikistan, Turchia, Turkmenistan, Ucraina e Uzbekistan.
La Grecia si unì alle attività del progetto nel 2005.
La prima fase dei progetti EATL (Euro-Asian Trasport Linkages) si è conclusa nel 2008 con la riunione a Ginevra, dove i rappresentanti di alto livello dei 19 paesi hanno firmato una dichiarazione congiunta sul futuro sviluppo dei collegamenti di trasporto euro-asiatici, chiedendo il proseguimento del progetto nel periodo 2008-2011.
Una questione importante che ha un impatto sui trasporti e di conseguenza sullo sviluppo futuro di collegamenti di trasporto euro-asiatici è la crescente tendenza di scambio merci tra Europa e Asia, così come lo sviluppo sociale ed economico dei paesi attraversati, in via di sviluppo e senza sbocco sul mare, coinvolti nel progetto EATL. A tal fine, il presente studio analizza i flussi e le tendenze sia nell'entroterra che per lungo le vie di trasporto marittimo tra l'Europa e l'Asia.

GLI ARTICOLISTI

Claudio Migliardi *è Engineering Manager in TEAM Group - Società specializzata in progettazione ferroviaria ed operante in particolare all'Estero. Si è laureato in Ingegneria Civile presso l'Ateneo Federiciano di Napoli ed ha conseguito un Master in Business Administration presso la SDA Bocconi di Milano. Vanta esperienze pregresse di Project Manager in Poste Italiane, Comsa, Gamesa, Italferr e Società Italiane per Condotte d'Acqua.*

Claudia Nicchiniello *è responsabile dell'accounting del Compatimento di Napoli di RFI Spa (Gruppo Ferrovie dello Stato). Dopo un International Bachelor all'UWC dell'Adriatico ed una Laurea in Economia e Commercio si è specializzata in Logistica Integrata in USA e UK. Nel 1990 ha partecipato al progetto Altà Velocità sui processi di acquisizione RAMS, pubblicando nelle riviste WCRR ed Ingegneria Ferroviaria.*

I 60 paesi che partecipano al commercio euro-asiatico rappresentano più della metà del PIL mondiale e più del 60% della popolazione mondiale.

Figura 1. Quote regionali delle esportazioni mondiali. 2000 e 2008

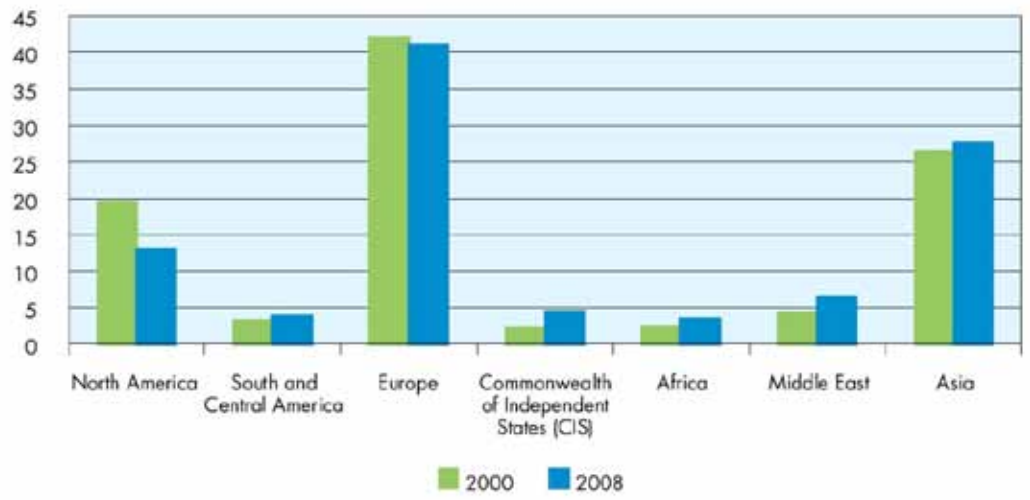
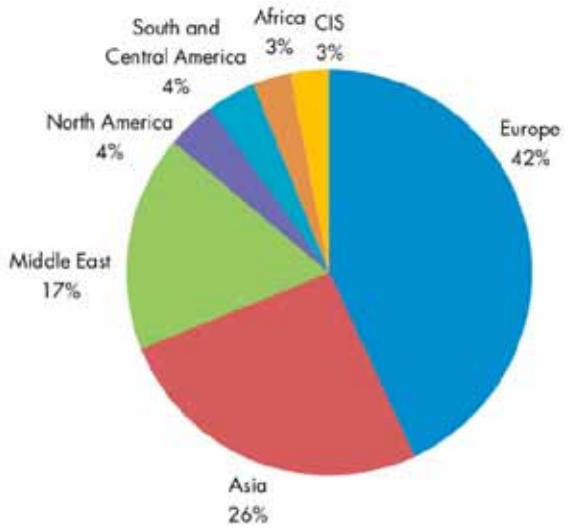


Figura 2. Origine delle esportazioni mondiali, 2009



1.1 EUROPA-ASIA: FLUSSI DI TRASPORTO E TENDENZE

I 60 paesi che partecipano al commercio euro-asiatico rappresentano più della metà del prodotto interno lordo (PIL) mondiale e più del 60% della popolazione mondiale. La loro quota di commercio è circa il 70% di quello mondiale, come illustrato in **Figura 1** per il 2000 e il 2008 (WTO). Più in particolare, nel 2009, il 42% delle esportazioni mondiali ha avuto origine in Europa, il 26% in Asia, il 17% in Nord America, 4% in Medio Oriente, in Sudamerica ed in America Centrale, e il 3% in Africa e nel *Commonwealth of Indipendent States* (CIS) - **Figura 2**.

1.2 COMMERCIO EUROPA-CINA

Sulla base dei dati forniti dalla *EU statistical office*-Eurostat (**Tabella 1**) per il periodo da ottobre 2009 a giugno 2010, il grosso del commercio EU-27 con la Cina (importazioni ed esportazioni), continua ad essere gestito via mare, la seconda quota in valore corrisponde al trasporto aereo, mentre per i trasporti ferroviari vi è la percentuale più bassa.

Tabella 1. EU: il valore del commercio con la Cina per modalità di trasporto (mln di euro)

	OTT. 2009	NOV. 2009	DIC. 2009	GEN-DIC 2009	GEN. 2010	FEB. 2010	MAR. 2010	APR. 2010	MAG. 2010	GIU. 2010
SEA	11.610	9.957	10.015	**126.925**	11.916	11.348	12.993	11.268	12.797	15.266
RAIL	116	107	88	**1.239**	109	79	124	128	135	147
AIR	3.872	4.871	3.846	**43.638**	3.926	3.656	4.575	4.109	4.864	4.708

***Fonte**: Eurostat*

Tra il 2005 e il 2008, le esportazioni cinesi di beni manifatturieri sono cresciute a un tasso medio annuo del 12%, pari a circa tre volte l tasso medio della Germania.

Trasporto di merci in container

I volumi di merci in container internazionali che viaggiano su ferrovie o strade tra Cina ed Europa sono attualmente molto limitati. Il trasporto ferroviario, in particolare, utilizzando la ferrovia Transiberiana che con i suoi rami rappresenta il collegamento ferroviario più importante fra l'Europa e l'Estremo Oriente, possono rappresentare fino al 3-4% del volume totale di merci su container, soprattutto dalla Cina settentrionale. La quota del trasporto merci ferroviario a lunga distanza di trasporto internazionale è quindi modesta ma ha un potenziale significativo in alcune tratte. Il trasporto su strada è ancora meno significativo.
Tuttavia un buon confronto della ferrovia Transiberiana con i tradizionali percorsi marittimi, in termini di tempi di trasporto, è presentato nella **Tabella 2**. Sembra che dai principali porti di Giappone, Cina, Corea e ed in direzione Finlandia, la rotta Transiberiana risulta la più veloce.

Tabella 2. Tempi di viaggio delle merci da origini asiatiche per la Finlandia (in giorni)

ROUTES	BUSAN (ROK)	KOBE (JPN)	SHANGHAI (CHINA)
All-water	35	35	35
Trans-siberian	18-22	24	26

***Fonte**: Oksana et al (2006)*

Tra il 2005 e il 2008, le esportazioni cinesi di beni manifatturieri sono cresciute a un tasso medio annuo del 12%, pari a circa tre volte il tasso medio della Germania (**Tabella 3**). Mentre le esportazioni EU al di fuori dei paesi comunitari sono ancora in cima alla lista, il *gap* con la Cina si sta costantemente riducendo. Dal lato delle importazioni, la Cina è invece seconda nella lista dei grandi importatori.

Tabella 3. Commercio mondiale per paesi (2009)

	EXPORTS					IMPORTS				
	VALUE	ANNUAL PERCENTAGE CHANGE				VALUE	ANNUAL PERCENTAGE CHANGE			
	2009	2005-09	2007	2008	2009	2009	2005-09	2007	2008	2009
World	**12.147**	**4**	**16**	**15**	**-23**	**12.385**	**4**	**15**	**16**	**-24**
North America	**1.602**	**2**	**11**	**11**	**-21**	**2.177**	**-1**	**6**	**8**	**-25**
United States	1.057	4	12	12	-18	1.604	-2	5	7	-26
Canada	316	-3	8	9	-31	330	1	9	7	-21
Mexico	230	2	9	7	-21	242	1	10	10	-24
South & Central Amer.	**461**	**6**	**14**	**21**	**-24**	**444**	**10**	**25**	**30**	**-25**
Brazil	153	7	17	23	-23	134	15	32	44	-27
Other South& Centr. Am.	308	6	13	20	-24	311	9	23	25	-25
Europe	**3.566**	**3**	**16**	**11**	**-23**	**5.142**	**3**	**16**	**12**	**-25**
European Union (27)	4.567	3	16	11	-23	4.714	3	16	12	-25
Germany	1.121	4	19	9	-22	931	5	16	12	-21
France	475	1	11	9	-21	551	2	14	14	-22
Netherlands	499	5	19	16	-22	446	5	18	18	-23
United Kingdom	351	-2	-2	5	-24	480	-2	4	2	-24
Italy	405	2	20	8	-25	410	2	16	8	-26
CIS (Commonw. Ind. St.)	**452**	**7**	**21**	**35**	**-36**	**332**	**11**	**35**	**32**	**-33**
Russian Federation	304	6	17	33	-36	192	11	36	31	-34
Africa	**379**	**5**	**18**	**28**	**-32**	**400**	**12**	**23**	**27**	**-16**
South Africa	63	5	20	16	-22	72	4	12	12	-28
Africa less South Africa	317	5	17	31	-33	328	14	27	32	-13
Oil exportes	204	3	17	34	-40	129	16	29	39	-11
Middle East	**691**	**6**	**16**	**33**	**-33**	**493**	**10**	**25**	**28**	**-18**
Asia	**3.566**	**6**	**16**	**15**	**-18**	**3.397**	**6**	**15**	**21**	**-21**
China	1.202	12	26	17	-16	1.006	11	21	18	-11
Japan	581	-1	10	9	-26	551	2	7	23	-28
New industrialized econ.	853	4	11	10	-17	834	4	11	17	-24
Memorandum items										
Developing economies	4.697	7	17	19	-22	4.432	8	19	22	-20
MERCOSUR	217	7	18	24	-22	186	13	31	41	-28
ASEAN	814	6	12	14	-18	724	4	13	21	-23
EU (27) extra trade	125	11	25	32	-27	144	13	24	29	-11
Last developed countries	125	11	25	32	-27	144	13	24	29	-11

***Fonte**: WTO*

Il trasporto marittimo è attualmente il modo dominante di trasporto merci tra l'Asia e l'Europa con una forte crescita degli scambi. Tra il 1997 ed il 2006 è aumentato del 71% e la dimensione media delle navi è aumentata del 55%.

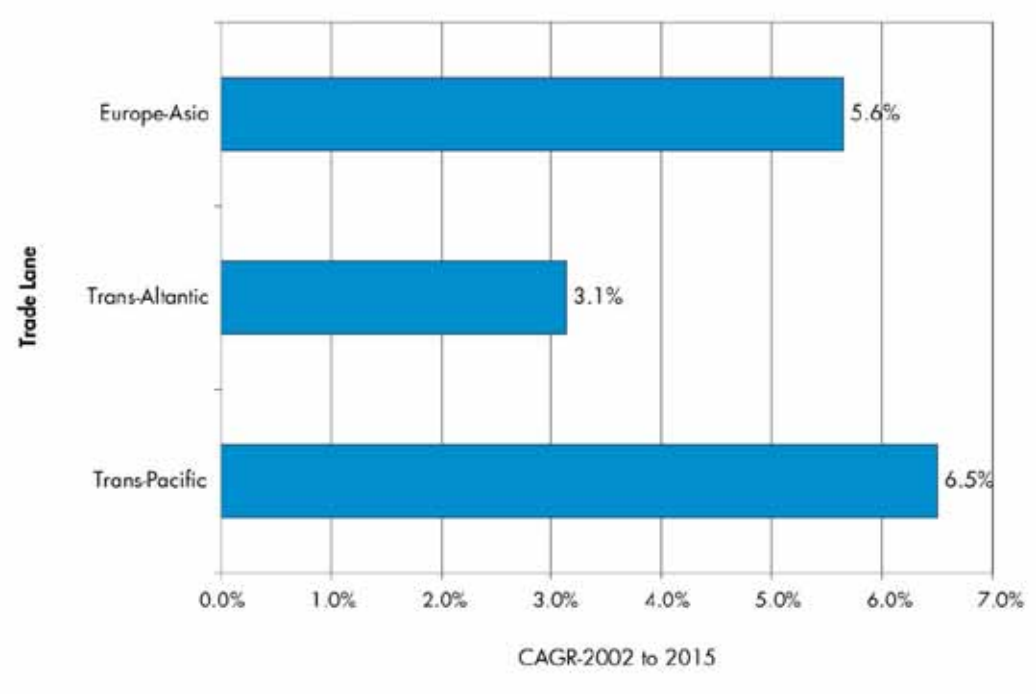
Trasporto container tra l'Asia e l'Europa

Il trasporto marittimo è attualmente il modo dominante di trasporto merci tra l'Asia e l'Europa con una forte crescita degli scambi. Tra il 1997 ed il 2006 il traffico marittimo dei container tra le due Regioni è aumentato del 71% e la dimensione media delle navi è aumentata del 55% (Vallouis, 2010).

Il volume degli scambi sulla rotta Asia-Europa ha raggiunto 13,7 milioni di TEU (container equivalenti a 20 piedi di lunghezza) nel 2002.

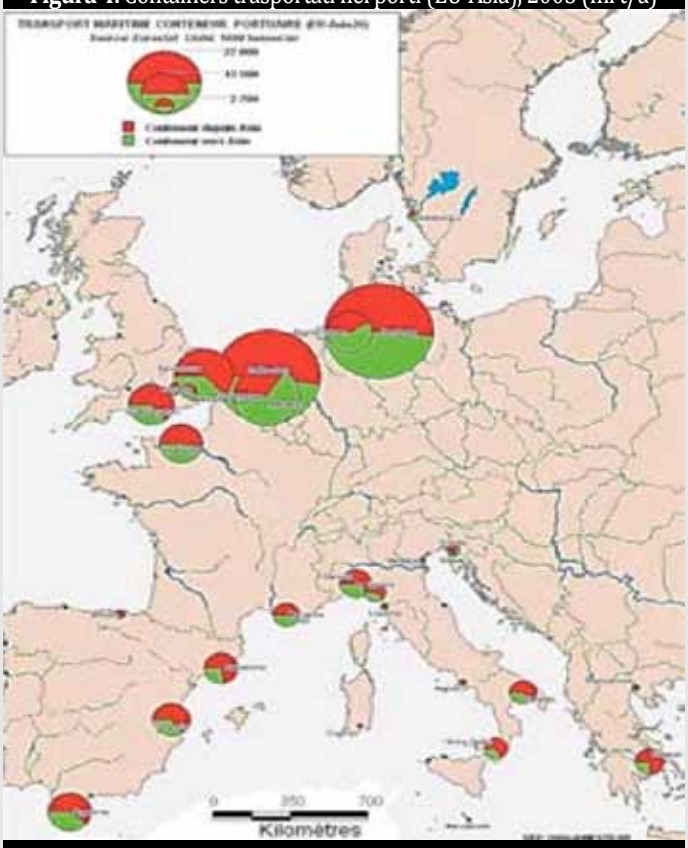
Il commercio marittimo Asia-Europa è destinato a crescere ad un tasso medio del 5,6% all'anno fino al 2015, come illustrato nella **Figura 3**.

Figura 3. Crescita degli scambi tra Oriente e Occidente, 2000-2015



Fonte: www.unescap.or/ttdw/.../TFS.../pub_2398_ch4.pdf

Figura 4. Containers trasportati nei porti (EU-Asia), 2005 (ml t/a)



La crescita del commercio di container tra l'Europa e l'Asia ha comportato l'uso di sempre più grandi e più efficienti imbarcazioni e le tariffe sono scese a livelli estremamente bassi, tipo US $ 742 per TEU dall'Europa all'Asia. La ripercussione più importante è stata, tuttavia, l'emergere di grandi *hub* nel Mediterraneo, Nord Europa e in Asia. A tal fine c'è una crescente preoccupazione per quanto riguarda la congestione dei porti e dei collegamenti ad essi dall'entroterra.

I *container* nei porti della Cina sono aumentati da 19,4 mln di TEU nel 2000 a 118,3 mln di TEU nel 2008, pari a una crescita media annua del 25,4%, mentre nel Sud e Sud-Ovest asiatico i *container* nei porti sono quasi triplicati dal 2000 al 2008, con una crescita media di circa il 16% all'anno (ESCAP, 2009).

La crescita del commercio con l'Asia ha attivato l'emergere di *hub* principali di grandi dimensioni nel Mediterraneo; questi *hub* erano stati precedentemente situati quasi esclusivamente nell'Europa settentrionale, porti che storicamente hanno dominato il commercio transatlantico (v. **Figura 4**).

Per i porti del Nord Europa, gli arrivi di *container* caricati in Asia (in rosso) sono leggermente superiori a quelli in partenze (in verde). Ancora più marcata è la differenza nei porti del Mediterraneo che chiaramente ricevono, più che mandare *container*.

Ciononostante, questa forma predominante di distribuzione ha portato alla progressiva saturazione dei porti del Nord Europa e quindi, molti operatori logistici europei e asiatici stanno gradualmente cominciando a spostare parte della distribuzione in Europa verso il sud del Mediterraneo. Inoltre,

È dimostrato da tempo che la geografia e la mancanza di accesso, o la grande distanza dal mare, sopprime sia il reddito pro capite che la crescita economica.

la distribuzione al sud Europa riduce il tempo di navigazione marittima delle navi di grandi dimensioni dall'Asia di 3-4 giorni. È ancora un processo lento, ma il traffico sta aumentando nei porti mediterranei di Barcellona, Marsiglia e Genova.

1.3 PAESI DELL'ENTROTERRA (LANDLOCKED COUNTRIES)

Dei 31 Paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare nel mondo, 12 si trovano in Asia. I seguenti 9 di questi hanno preso parte alla fase II EATL: Afghanistan, Armenia, Azerbaigian, Kazakistan, Kirghizistan, Mongolia, Tagikistan, Turkmenistan e Uzbekistan.
È dimostrato da tempo che la geografia e la mancanza di accesso, o la grande distanza dal mare, sopprime sia il reddito pro capite che la crescita economica. In assoluto sul reddito pro capite, i paesi senza sbocco sul mare non riescono a competere con quelli costieri soprattutto a causa della loro bassa partecipazione al commercio mondiale.
Per questi paesi i costi commerciali e di trasporto sono conseguenza più della capacità delle infrastrutture, dovute alla frammentazione della *supply chain* in un processo scarsamente regolamentato. Dispendiose procedure doganali, complicazioni per documentazione non standard, la mancanza di competenze nel settore dei trasporti, ulteriori "spese generali" per i servizi non necessari, oneri e tangenti sia nel settore pubblico che privato, sono alcuni dei fattori che possono incrementare per più del 50% i costi di trasporto tra un porto e un paese senza sbocco sul mare (ESCAP, 2003).
Come risultato, le spese di spedizione e di importazioni sono più elevate, le esportazioni sono meno competitive, e vi è meno attrazione di investimento per le società estere.
Per quanto riguarda i paesi senza sbocco sul mare che hanno aderito all'EATL, il recente sviluppo economico in Asia e la crescita del commercio intra-regionale ha creato per essi una domanda che li fa diventare paesi *land-linking* e fornisce servizi di transito efficaci per i Paesi loro confinanti costieri. A tal fine, sia i paesi senza sbocco sul mare che quelli confinanti possono beneficiare di azioni intraprese per aumentare l'efficienza del trasporto di passaggio rafforzando la cooperazione regionale.

1.4 ANALISI DEGLI SCAMBI NEI PAESI EATL

Ai fini dell'analisi, i 27 paesi che partecipano al progetto EATL - Fase II sono stati raggruppati nelle seguenti tre categorie:

- I paesi europei: Bulgaria, Finlandia, Germania, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Romania, ex Repubblica iugoslava di Macedonia e Turchia
- Paesi asiatici: Afghanistan, Cina, Iran, Mongolia e Pakistan
- CIS (*Commowealth of Independent States*): Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Kazakistan, Kirghizistan, Moldavia, Russia, Tagikistan, Turkmenistan, Ucraina e Uzbekistan.

I paesi europei che partecipano allo studio esportano in media il 90% delle merci verso altri paesi europei, il 4% verso i paesi asiatici ed il 6% ai paesi CIS. La media di importazione di beni è il 78% da altri paesi europei, il 12% dai paesi asiatici e il 10% dai paesi CIS. Questi risultati sono rappresentati nelle **Figure 5** e **6**. È evidente che la stragrande maggioranza dei commercio dei paesi europei si svolge all'interno della Comunità Europea stessa.

Figura 5. Esportazioni dei Paesi europei

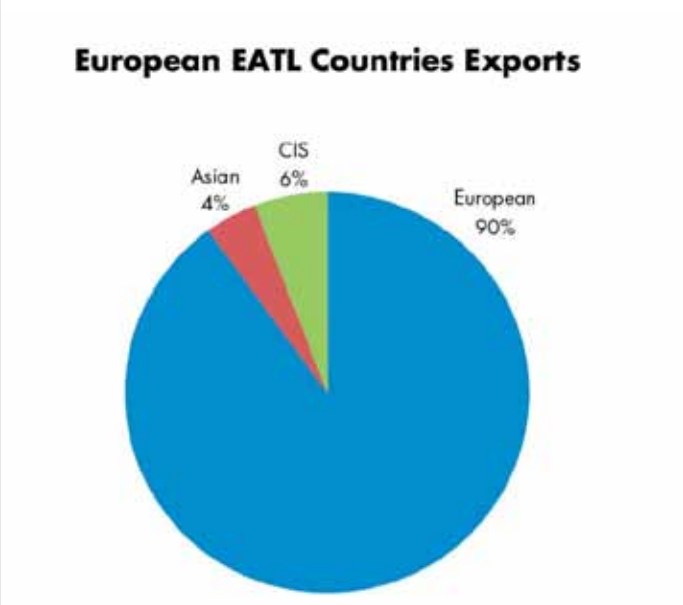
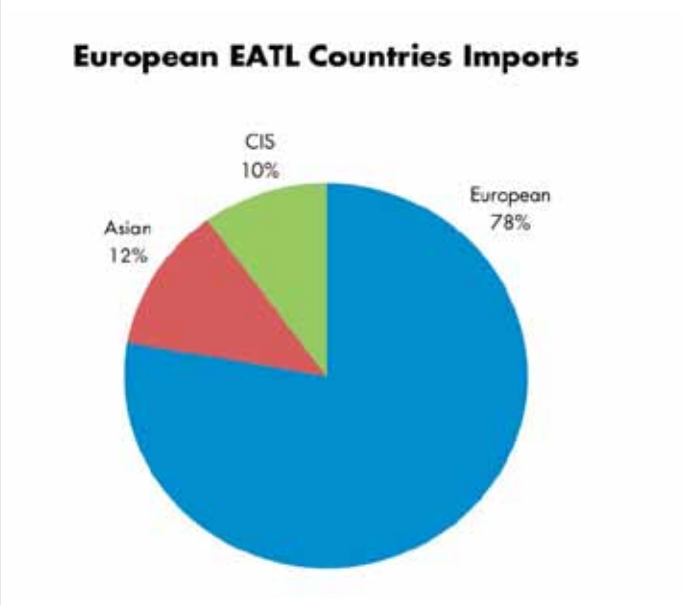


Figura 6. Importazioni nei Paesi europei



I paesi asiatici esportano in media il 99% delle merci verso i paesi europei, e l'1% in altri paesi asiatici. La media delle loro importazioni è il 58% dall'Europa, il 42% dagli altri paesi asiatici e circa l'1% dai paesi CIS. Questi risultati sono rappresentati nelle **Figure 7** e **8**.

Figura 7. Esportazioni dei Paesi asiatici

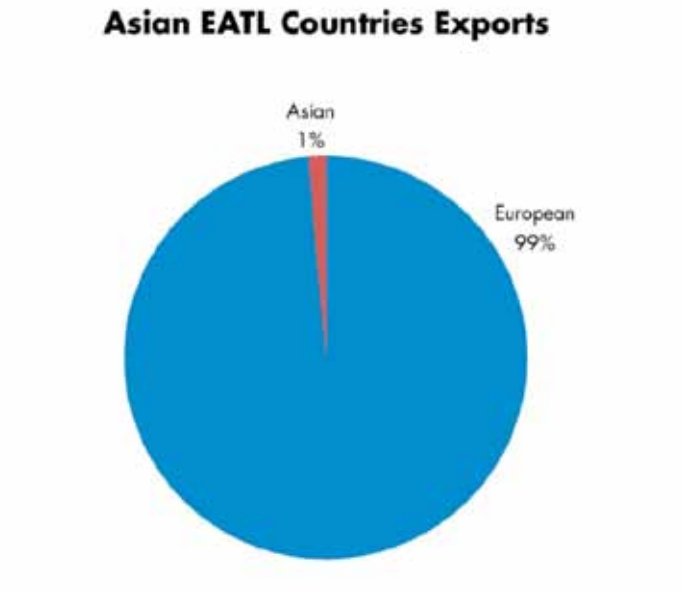
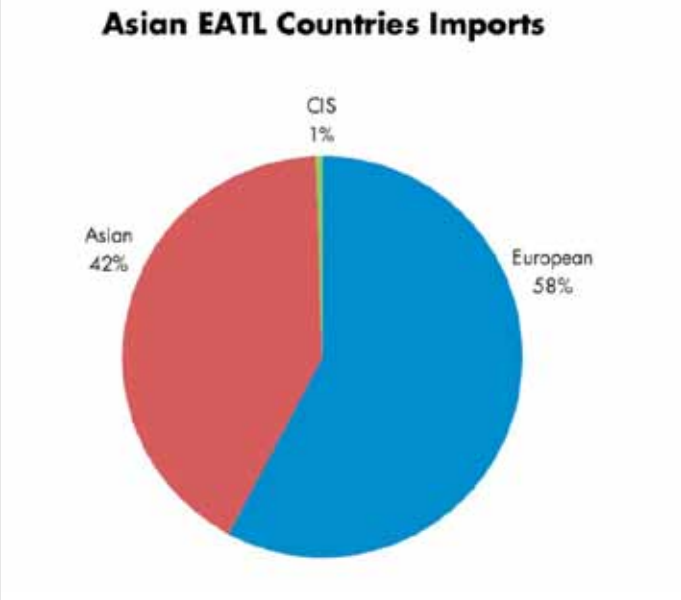


Figura 8. Importazioni nei Paesi asiatici



1.5 ANALISI DEGLI SCAMBI EUROASIATICI

L'impatto della crescita economica dei trasporti internazionali tra l'Europa e l'Asia è fondamentale, non solo per i volumi in gioco, ma anche per l'offerta di servizi e di infrastrutture, da parte di tutte le modalità di trasporto coinvolte: marittimo, terrestre e persino il trasporto aereo.

L'analisi dei flussi commerciali effettuate per i 27 paesi partecipanti alla Fase II EATL ha indicato, in generale, una percentuale elevata di esportazioni asiatiche verso l'Europa, che rappresenta principalmente il dominio della Cina nel commercio dell'Asia con l'Europa. Importazioni asiatiche provengono principalmente dall'Europa e dalla stessa Asia, a dimostrazione della crescita del commercio intra-regionale in Asia. A tal fine, i percorsi EATL dovrebbe favorire i paesi dell'Asia (Afghanistan Cina, Iran, Mongolia, Pakistan) sia con connessioni a rotte europee, sia come connessioni di commercio intra-regionale in particolare per Afghanistan-Pakistan, Iran-Cina, Mongolia-Cina.

Oggi il trasporto marittimo è la modalità di trasporto dominante per i flussi commerciali euro-asiatici, ma come già descritto, la capacità esistenti di questi porti sono insufficienti, con un sempre più rapido approccio alla saturazione della loro capacità. Le esigenze di cui sopra richiedono la diversificazione delle rotte esistenti e l'apertura di rotte alternative tra l'Europa e l'Asia o, in alcuni casi, la rinascita di antiche vie commerciali come la Via della Seta e l'ulteriore rafforzamento della ferrovia Transiberiana. A tal fine, l'identificazione e la creazione dei corridoi EATL è della massima importanza.

La soluzione alternativa più praticabile al trasporto marittimo, che risponda alle esigenze del volume degli scambi crescenti, sarebbe quella del trasporto terrestre che potrebbe assorbire una notevole porzione del previsto aumento della domanda di trasporto in futuro.

Oggi i trasporti terrestri sono configurati per lo più come anello della catena del trasporto marittimo o come strumento di accesso ai porti, anche se sono già la principale modalità di trasporto su lunghe distanze attraverso alcune parti della Russia e dell'Asia centrale per l'Europa e la Cina. Le distanze via terra tra Europa e Asia sono in genere più brevi di quelle in mare, soprattutto a causa dei punti origine/destinazione (O/D *Points*) delle merci che giacciono nel profondo entroterra in questi due continenti. Inoltre i percorsi stradali e ferroviari servono diverse origini/destinazioni lungo i loro percorsi, migliorando così l'accessibilità a un gran numero di regioni remote in Asia Centrale in particolare, e dando accesso internazionale ai paesi senza sbocco sul mare, permettendo loro di partecipare nel commercio internazionale e diventando parte delle catene di fornitura mondiale. Il principale ostacolo allo sviluppo di un trasporto ferroviario alternativo è il prezzo dei servizi, che sarà probabilmente superiore a quello corrente del trasporto di *container* via mare. Tuttavia, con il miglioramento delle condizioni di funzionamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti in termini di modernizzazione delle linee, treni più lunghi, un migliore impiego del materiale rotabile e del personale, insieme con lo sviluppo di nuovi collegamenti oggi mancanti, i costi ferroviari potrebbero ridursi

I paesi asiatici esportano in media il 99% delle merci verso i paesi europei e l'1% in altri paesi asiatici. La media delle loro importazioni è il 58% dall'Europa, il 42% dagli altri paesi asiatici e circa l'1% dai paesi CIS.

Oltre il 90% dei container che arrivano al porto di Rotterdam sono trasportati in altri paesi - molti anche per il Sud-Est d'Europa.

significativamente. Sulla base di quanto sopra, i corridoi prioritari individuati dalla Fase II del progetto EATL costituiscono una promettente prospettiva per il trasporto tra l'Europa e l'Asia, tenendo soprattutto in considerazione il vasto potenziale delle rotte terrestri attraverso il nord dell'Eurasia, che attualmente sono notevolmente sottoutilizzate.

2. COMPARAZIONE DEI TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI LUNGO I CORRIDOI EATL

Per ridurre al minimo il costo complessivo dei prodotti, i produttori si trovano ad affrontare una nuova sfida, vale a dire come ridurre i costi della *supply chain*. Soluzioni di trasporto alternative vengono valutate costantemente. Anche un prodotto che non comporta costi di produzione, ma che richiede tre mesi di tempo per raggiungere il suo mercato di destinazione, può essere non competitivo. Oggi il trasporto marittimo domina il trasporto di merci dall'Asia verso l'Europa. La vasta distanza, in combinazione con l'instabilità politica, i costi nascosti, la mancanza di sicurezza, i ritardi alle frontiere e l'imprevedibilità dei tempi di consegna, scoraggia l'uso dei trasporti terrestri tra Europa e Asia. Tuttavia, i prezzi del trasporto marittimo sono spesso erroneamente paragonato a quelli del trasporto terrestre.

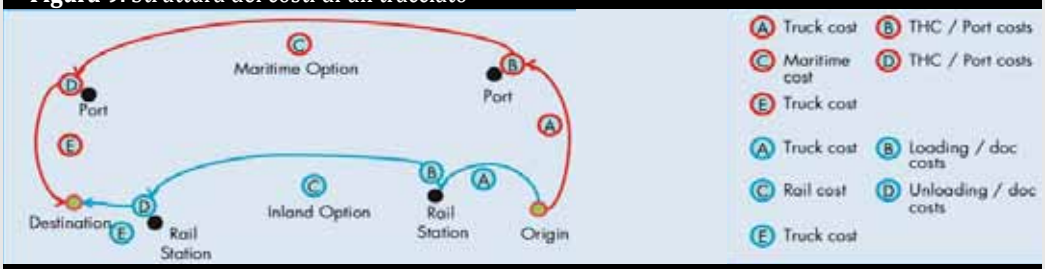
Ad esempio, oltre il 90% dei *container* che arrivano al porto di Rotterdam sono trasportati in altri paesi - molti anche per il Sud-Est d'Europa. Pertanto, per confrontare la i costi del trasporto marittimo e ferroviario di un *container* da qualche posizione «A» distante 1500 km dal porto di Shanghai per la sua destinazione finale in un paese del Sud-Est europeo «B» distante dal porto di Rotterdam, il confronto dei costi non può essere limitato solo al costo del trasporto tra Shanghai e Rotterdam. Si deve confrontare il percorso dalla posizione «A», ossia dal luogo in cui il *container* viene caricato, e la posizione «B», il luogo in cui il *container* viene scaricato. Se il confronto dei risultati favorisce il trasporto ferroviario, sia in termini di tempo che di costi, allora c'è un eccellente potenziale per lo sviluppo di scenari alternativi di trasporto che utilizzano anche mezzi di trasporto combinato. Lo scopo dello Studio è quello di confrontare rotte marittime euro-asiatiche esistenti con selezionati corridoi ferroviari individuati nel progetto EATL.

La **Tabella 4** sintetizza i risultati dello studio. La struttura dei costi di un corridoio è determinata da vari fattori qui rappresentati e descritti nella **Figura 9**.

Tabella 4. Sintesi dei risultati dello studio

SCENARIOS	ROUTE	RAIL		MARITIME		BEST TRANSPORT MEANS	
		cost ($)	time (hrs)	cost ($)	time (hrs)	cost	time
SCENARIO 1	Khabarovsk (Russian Fed.)						
EATL ROUTE 1	to Potsdam (Germany)	6 967.00	341	6 533	589	Maritime	Rail
SCENARIO 2	Hangzhou (China)						
EATL ROUTE 2	to Kaluga (Russian Fed.)	4 714.65	277	6 786	624	Rail	Rail
SCENARIO 3	Tashkent (Uzbekistan)						
EATL ROUTE 3	to Varna (Bulgaria)	5 946.00	165	7 550	529	Rail	Rail
SCENARIO 4	Almaty (Kazakhstan)						
EATL ROUTE 4	to Istanbul (Turkey)	5 881.00	250	4 970	672	Maritime	Rail
SCENARIO 5	Marvarid (Iran)						
EATL ROUTE 5	to Pushkin (Russian Fed.)	6 390.50	256	3 310	374	Maritime	Rail
SCENARIO 6	Ussuriysk (Russian Fed.)						
EATL ROUTE 6	to Kyiv (Ukraine)	5 857.00	289	6 290	463	Rail	Rail
SCENARIO 7	Shanghai (China)						
EATL ROUTE 7	to Warsaw (Poland)	8 937.00	446	6 300	569	Maritime	Rail
SCENARIO 8	Krasnodar (Russian Fed.)						
EATL ROUTE 8	to Kaliningrad (Russia)	1 595.00	70	5 050	225.2	Rail	Rail
CASE STUDY	Vesoul (France)						
CAR MANUFACTURER	to Kaluga (Russian Fed.)	2 107.00	101	6 300	163	Rail	Rail

Figura 9. Struttura dei costi di un tracciato



Fonte: Author's analysis

Dall'analisi sul corridoio Khabarovsk-Potsdam emerge una piccola convenienza economica per il trasporto marittimo, tuttavia la differenza in termini di tempo di consegna è abissale.

- ➔ Identificare l'origine del carico/spedizione («*Origin*»)
- ➔ Identificare la destinazione finale, dove il carico deve essere consegnato («*Destination*»).
- ➔ Identificare il percorso marittimo e terrestre tra «*Origin*» e «*Destination*».

Opzione di trasporto marittimo

- ➔ Identificare il porto più vicino alla posizione «*Origin*».
- ➔ Calcolare la distanza (km) per il trasporto su strada dalla posizione «*Origin*» per il porto più vicino, calcolare il costo corrispondente.
- ➔ Calcolare i costi portuali come l'handling ed altri costi.
- ➔ Identificare il porto più vicino e più conveniente per la posizione «*Destination*»; calcolare il tempo di percorrenza e costi da un porto all'altro.
- ➔ Calcolare i costi del porto più vicino alla «*Destination*».
- ➔ Calcolare la distanza (km) per il trasporto su strada (in camion) da quel porto alla «*Destination*»; calcolare i costi corrispondenti.

Opzione di trasporto terrestre

- ➔ Calcolare la distanza (km) per il trasporto su strada dalla posizione «*Origin*» per la più vicina stazione ferroviaria di carico.
- ➔ Calcolare i costi alla stazione per carico, documentazione, dogane, etc.
- ➔ Determinare i tempi stabiliti per il servizio ferroviario e il costo corrispondente.
- ➔ Calcolare i costi alla stazione di scarico.
- ➔ Calcolare la distanza (km) e i costi per il trasporto su strada dalla stazione di scarico alla «*Destination*».

2.1 EATL ROUTE 1: KHABAROVSK (FED. RUSSA-ORIGIN) - POTSDAM (GERMANIA-DESTINATION)

Dall'analisi su questo corridoio (**Figura 10**) emerge una piccola convenienza economica per il trasporto marittimo, tuttavia la differenza in termini di tempo di consegna è abissale.
Il tempo totale di viaggio per il treno è di 341 ore, che è di 14 giorni e 5 ore, di cui 2 ore sono il viaggio del camion nella Federazione Russa, 2 ore il viaggio in camion in Germania (Potsdam) e 14 giorni ed 1 ora il viaggio in treno.
Il tempo di percorrenza totale con trasporto marittimo è 1.093 ore (45 giorni e 13 ore), di cui 9 ore il trasporto su strada nella Federazione Russa, 4 ore il trasporto su strada in Germania e 1.080 ore il trasporto marittimo (45 giorni).
C'è quindi una differenza di 31 giorni e 8 ore. Va notato che per il trasporto marittimo, tempo di percorrenza è calcolato come il numero assoluto di miglia nautiche diviso per 22 nodi (velocità media della nave), ma di solito ci sono ulteriori ritardi come la mancanza di collegamenti diretti tra tutti i porti. La differenza di tempo può quindi solo aumentare.

Figura 10. EATL route 1: Khabarovsk-Potsdam

L'analisi SWOT è uno strumento semplice e veloce per ottenere il quadro complessivo di un progetto, attività o iniziativa che aiuta a concentrarsi e ad analizzare i punti di forza, ridurre al minimo le minacce e cercare di prendere il più possibile le opportunità.

Tabella 5. Confronto di distanze, tempi e costi

MARITIME TRANSPORT Khabarovsk (via Vostochny Port) - Potsdam (via Hamburg Port)			
ROUTE	KM	COST ($)	TIME (HRS)
Khabarovsk-Vostochny Port (by road)	653	783	9
Vostochny Port THC costs	-	300	-
Vostochny Port other costs	-	320	-
Vostochny Port-Hamburg Port (by sea)	21.414	4.200	1.080
Hamburg Port THC costs	-	180	-
Hamburg Port other costs	-	250	-
Hamburg Port-Potsdam (by road)	282	500	4
Total maritime transport	**21.414**	**5.250**	**1.080**
Total road transport	**935**	**1.283**	**13**
TOTAL	**22.349**	**6.533**	**1.093**

INLAND TRANSPORT Khabarovsk - Potsdam			
ROUTE	KM	COST ($)	TIME (HRS)
Khabarovsk-Khabarovsk rail station by road	20	150	2
Khabarovsk rail station loading cost	-	30	-
Khabarovsk rail station other cost	-	40	-
Russian Federation (Vostochny-Redki) by rail	9.779	5.378	288
Belarus (Redki-Brest) by rail	613	337	18
Poland (Terespol-Rzepin) by rail	662	562	26
Germany (Oder-Berlin) by rail	114	100	5
Potsdam rail station unloading cost	-	45	-
Potsdam rail station other cost	-	75	-
Potsdam rail station - Potsdam by road	20	250	2
Total rail transport	**11.168**	**6.567**	**337**
Total road transport	**40**	**400**	**4**
TOTAL	**11.208**	**6.967**	**341**

3. ANALISI SWOT

SWOT è l'acronimo di Forze (*Strenghts*), Debolezze (*Weaknesses*), Opportunità (*Opportunities*) e Minacce (*Threats*). L'analisi SWOT è uno strumento semplice e veloce per ottenere il quadro complessivo di un progetto, attività o iniziativa.
Aiuta a concentrarsi e ad analizzare i punti di forza, ridurre al minimo le minacce e cercare di prendere il più possibile le opportunità.
Una descrizione sintetica dell'analisi SWOT condotta sui progetti di corridoi terrestri EATL è di seguito riportata.

Forze

a. Distanze più brevi e minori tempi di viaggio tra Europa ed Asia.
b. Opzione di trasporto importante per i paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare (*landlocked Countries*).
c. Infrastrutture di trasporto nuove ed in costruzione lungo alcuni segmenti EATL.
d. Percorsi EATL quali parte integrante ed estensione della rete di trasporto globale.
e. Alto Impegno politico per lo sviluppo dei corridoi terrestri EATL.

Punti di debolezza

a. Costi troppo alti rispetto al trasporto marittimo (tariffe ferroviarie non competitive).
b. Qualità dei servizi di trasporto bassa rispetto al trasporto marittimo.
c. Inadeguato sviluppo dei trasporti e della logistica multimodale.
d. Squilibrio dei flussi commerciali (in direzione Ovest-Est), più problematico per le modalità di trasporto terrestre che per il trasporto marittimo.
e. Molte barriere in operazioni fisiche e non fisiche di trasporto rendono difficile, costoso, ed imprevedibile in termini di tempo il trasporto terrestre: scarsa manutenzione delle strade e reti ferroviarie, strozzature, collegamenti mancanti, lunghi ritardi alle frontiere, corruzione, procedure doganali, ecc.
f. Problemi di sicurezza per gli operatori internazionali.
g. Eterogenee regole e regolamenti di trasporto nei paesi attraversati.

Il costi complessivi del progetto ammontano a circa 215 miliardi dollari per 311 progetti.

Opportunità

a. La globalizzazione crescente nel trasporto di merci tra l'Europa e l'Asia.
b. Crescita del commercio Europa-Asia.
c. Trasporto reindirizzato attraverso i corridoi interni EATL
d. *Go West*: il programma di sviluppo della Regione Autonoma Xinjang Uigur utilizzerà itinerari EATL
e. La congestione dei principali porti possono offrire nuove aperture ai corridoi EATL
f. Creazione di unione doganale tra Russia, Bielorussia e Kazakistan
g. Adesione della Federazione Russa e Kazakistan al WTO
h. Strumento importante per lo sviluppo socio-economico dei paesi EATL
i. Lo sviluppo del commercio tra i paesi EATL
j. Aumento dei progressi nella cooperazione e per l'integrazione internazionale

Minacce

a. Competizione dei costi di trasporto per le rotte marittime
b. Richiesta di sistemi di trasporto più efficienti, anche a causa della recente crisi economica
c. Apertura prevista del passaggio a Nord-Ovest artico per il traffico di container
d. Innovazione nella riduzione dei costi nel settore del trasporto aereo
e. Pericoli di nazionalismo economico, di conflitti e di instabilità politica dei paesi attraversati dai corridoi EATL

4. CONCLUSIONI

Possiamo quindi provare a sintetizzare i risultati della Fase II degli Studi EATL.

I numeri del progetto fase II EATL

Il costi complessivi del progetto ammontano a circa 215 miliardi dollari per 311 progetti, che possono essere riassunti come segue:

- ➔ Progetti stradali per un valore stimato di 114 miliardi dollari, pari al 53% del costo totale dell'investimento;
- ➔ Progetti ferroviari per un valore stimato di 75 miliardi di dollari, che rappresentano il 35% del totale costo di investimento;
- ➔ Altri progetti (marittimi, fluviali, ecc) con un valore stimato di 26 miliardi dollari, che rappresenta il 12% del costo totale dell'investimento;

Dei 311 progetti, 188 sono stati classificati come ad alta priorità. Il loro investimento stimato è di 78 miliardi dollari (60%).

Principali risultati ottenuti dallo Studio:

- ➔ Identificazioni di importanti strade, ferrovie e vie d'acqua interne come estensioni della Fase I EATL e considerate prioritarie per lo sviluppo
- ➔ Individuazione di un certo numero di depositi chiave di container, terminal intermodali e porti lungo le rotte selezionate
- ➔ Valutazione dello stato di attuazione dei progetti individuati nella Fase I EATL
- ➔ Messa a punto di un nuovo piano di investimenti in infrastrutture, individuando i 311 progetti di investimento di importanza prioritaria
- ➔ Aggiornamento e ampliamento del sistema di informazione geografica (GIS) del database costruito durante la fase I EATL con nuove mappe GIS preparate per le regione EATL e ogni altro paese partecipante coinvolto
- ➔ Revisione delle reti di trasporto e iniziative internazionali che collegano l'Asia e l'Europa
- ➔ Revisione sui flussi di trasporto euro-asiatici, le statistiche e le tendenze
- ➔ Elaborazione di una analisi SWOT specificando i punti di forza e di debolezza dei corridoi EATL
- ➔ Elaborazione di uno studio di comparazione delle rotte marittime euro-asiatiche con percorsi ferroviari selezionati, che mostra che nella maggior parte dei casi - a determinate condizioni - il trasporto ferroviario si comporta meglio di quello marittimo sia in termini di costi, che di tempo
- ➔ Individuazione di ostacoli non-fisici lungo le vie di trasporto euro-asiatiche
- ➔ Mantenimento del meccanismo di coordinamento con un gruppo di esperti nominati da parte dei governi che partecipano la progetto
- ➔ Elaborazione di raccomandazioni sulle tre aree strategiche di azione, cioè, le infrastrutture, le facilitazioni e le politiche
- ➔ Elaborazione di Rapporti Paese redatti per descrivere le condizioni attuali delle infrastrutture di trasporto, nonché per l'esame dei piani di trasporto nazionali vigenti.

Tra le missioni principali del processo di attuazione del progetto è evidenziata l'esigenza di ri-

La fase II dello studio EATL culmina con una serie di raccomandazioni, classificate in tre aree: le infrastrutture, la facilitazione, il funzionamento dei servizi e della politica.

muovere o ridurre al minimo le barriere non fisiche tra i paesi, armonizzando i quadri normativi, promuovendo l'adesione e l'attuazione di diverse convenzioni internazionali, la costruzione istituzionale e la promozione delle capacità umane, oltre a migliorare il contesto imprenditoriale per strade, ferrovie, e nelle infrastrutture portuali.
A tal fine, la fase II dello studio EATL culmina con una serie di raccomandazioni, classificate in tre aree, vale a dire, le infrastrutture, la facilitazione, il funzionamento dei servizi e della politica, quali efficaci mezzi per identificare gli impedimenti e preparare il terreno per lo sviluppo dei piani di azione strategica.

RACCOMANDAZIONI IMPORTANTI PER I PROGETTI EATL

per lo sviluppo delle infrastrutture:

- ottenere e fornire le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione dei progetti d'investimento per le strade e le ferrovie prioritarie
- migliorare le infrastrutture al fine di fornire una alternativa valida sia tecnicamente che commercialmente al trasporto marittimo
- coordinare i piani di investimento nazionali di infrastrutture e la loro attuazione
- includere il programma EATL nei piani e programmi di investimento nazionali
- migliorare la gestione in larga scala degli investimenti e implementare programmi di grandi dimensioni in più paesi.

sulle facilitazioni

- semplificare notevolmente le procedure e le pratiche degli Uffici di frontiera, migliorare i servizi, le infrastrutture e le competenze.
- garantire l'interoperabilità dei sistemi.
- identificare e rimuovere le strozzature di processo.
- usare il beneficio di uso dei sistemi doganali di transito disponibili, come il TIR.
- uso dei *container*.
- semplificare i requisiti di visto e le formalità.
- standardizzare i documenti commerciali e di trasporto; eventualmente fare uso di documenti elettronici.
- ridurre ed eliminare i costi nascosti dei trasporti e dei servizi connessi al trasporto, nonché le barriere non fisiche.
- come una priorità, aderire e attuare a *The International Convention on the Harmonization of Frontier Control of Goods*, 1982.
- modernizzare i trasporti e la normativa in materia commerciale e aderire alle convenzioni internazionali per facilitare l'attraversamento delle frontiere.
- aumentare la sicurezza dei veicoli, degli autisti e dei carichi trasportati.
- condividere esperienze e attuare le migliori pratiche riconosciute a livello internazionale.

sulle politiche

- sviluppare un piano principale (*Master Plan*) di trasporto nazionale utilizzando i progetti EATL come corridoi principali.
- progettare e realizzare le necessarie riforme del settore dei trasporti, la facilitazione nell'attraversamento delle frontiere e la gestione dei programmi di investimento per il trasporto su larga scala.
- ridurre la pressione che potrebbe derivare dal trasporto nazionale e dai monopoli commerciali.
- garantire che il paese si adatti bene alla catena di produzione, fornitura e trasporto di produzione moderna.
- migliorare il monitoraggio delle infrastrutture e l'esecuzione di piani di facilitazione dei trasporti.
- stabilire obiettivi e punti di riferimento per la valutazione dei risultati politici.
- aderire alle convenzioni delle Nazioni Unite e gli accordi che facilitano il trasporto internazionale.
- sostenere l'espansione del commercio, non solo tra l'Unione Europea e l'Estremo Oriente, ma anche lungo i percorsi EATL.
- incoraggiare partenariati pubblico-privato per lo sviluppo delle infrastrutture (PPP procedure).
- migliorare lo scambio e l'applicazione delle migliori pratiche internazionali.
- migliorare la raccolta dei dati e la loro diffusione e migliorare la statistica globale dei trasporti. ●

Claudio Migliardi
cmigliardi@teamengineering.it

Claudia Nicchiniello
c.nicchiniello@antaressafety.eu

I LAVORI DI PREPARAZIONE DEL QUADERNO 24 DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL

Per l'autotrasporto italiano statistiche certe e rapporti migliori con l'Unione europea

Lo studio sarà pronto in autunno e coinvolgerà tutti i segmenti della filiera logistica - dai produttori di beni ai vettori, in tutte le loro espressioni, ai gestori delle reti e dei servizi - accanto a studiosi ed esperti e con la partecipazione dei più alti dirigenti della pubblica amministrazione che seguono le sorti del settore.

Vedrà la luce in autunno, fra ottobre e novembre, il Quaderno 24 del Freight Leaders Council, dedicato al trasporto merci su strada, un settore delicatissimo per il sistema nazionale dei trasporti e della logistica, perennemente corroso da una crisi strutturale e oggi messo in ginocchio dal sovrapporsi, ai problemi endemici del settore, dalle difficoltà che scaturiscono dalla crisi economica globale.

UN CAOS DI NUMERI

Si tratta di un settore del quale non si conosce neppure il numero delle imprese realmente operanti, perché delle quasi 150 mila iscritte all'Albo dell'autotrasporto circa 50 mila non possiedono veicoli (con il rischio che nascondano agenzie di intermediazione); un settore nel quale non si capisce quale sia l'incidenza del cabotaggio, dal momento che la stessa ISTAT non registra il fenomeno e che quindi bisogna affidarsi alle stime dell'Albo o delle associazioni territoriali, non sempre attendibili; un settore la cui attività internazionale sembra ridotta al 10% contro il 70% di 15-20 anni fa.

Questo, tanto per fare alcuni numeri e riconoscere che questo mondo eterogeneo, dove si concentrano con effetti dirompenti autotrasportatori, operatori logistici, distributori, spedizionieri e - quanto alla nazionalità - concorrenti europei (spesso provenienti da Paesi a basso costo di mano d'opera), imprese italiane delocalizzate nell'Est europeo, trasportatori extracomunitari accampati alle nostre frontiere, società di somministrazione di autisti e così via; questo mondo così eterogeneo, si diceva, ha un solo dato che lo accomuna: la mancanza di dati statistici certi.

Per questo, sia il 22 novembre 2013 - all'atto dell'insediamento - sia lo scorso 14 marzo, nelle riunioni del Gruppo di Lavoro istituito dal Freight Leaders Council e coordinato dalla vice presidente dell'associazione, **Clara Ricozzi** - che vanta un ricco *palmares* di incarichi nella pubblica amministrazione che governa settore (da direttore generale per il trasporto su strada e la logistica a segretario generale della Consulta per l'autotrasporto) - il tema dell'attendibilità delle statistiche è subito emerso come uno dei punti qualificanti di un lavoro che come recita esplicitamente il titolo «**Autotrasporto oggi - analisi e proposte operative**» si propone di non limitarsi ad individuare i nodi del settore sottoposto ad esame, ma anche di indicarne le soluzioni praticabili e condivise.

In ciò, il Freight Leaders Council è sicuramente avvantaggiato dalla sua struttura che raccoglie le aziende *leader* (da cui l'esperienza in grado di individuare le soluzioni «praticabili») di tutta la filiera della logistica: produttori, caricatori, operatori, trasportatori, gestori di infrastrutture per tutte le modalità (da cui la trasversalità capace di configurare le soluzioni «condivise»).

Un compito evidentemente ambizioso, ma ripetto al quale il Freight Leaders Council appare essersi messo in condizione di trovare risposte adeguate alle complessità che il settore sprigiona in ogni sua espressione, non solo per le competenze esistenti al proprio interno, ma anche per l'ampio e qualificato panel di esperti messo in campo per la redazione del Quaderno.

Ne fanno parte, infatti, oltre ai principali operatori della produzione (**Procter&Gamble**, **Ferrero**), del trasporto (**Conserva**, **Federtrasporti**, **Trenitalia**), della distribuzione (**Carrefour**, **TTS Italia**), dei servizi (**Certiquality**, **RAM**, **Interporto di Bologna**, **Uirnet**), del mondo associativo (**Federtrasporto**), anche un team di importanti studiosi come **Maurizio Riguzzi**, **Paolo Volta** e **Rocco Giordano** e - soprattutto - i più alti dirigenti della Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, a cominciare dal Direttore, **Enrico Finocchi**, che è accompagnato dai dirigenti del settore internazionale, **Camillo Lobina**, e del settore controlli, **Paolo Sangiorgio**, il cui contributo sarà certamente determinante non solo nel delineare il quadro del settore, ma anche per mettere a fuoco i nodi principali dell'altro filone di criticità emerso nel corso della riunione del 14 marzo: i rapporti con l'Unione europea.

Non mancheranno i contributi diretti delle associazioni di categoria di tutta la filiera, da **Confindustria** ad **Assologistica**, fino a tutte le **rappresentanze dell'autotrasporto**, sia nelle espressioni più direttamente legate alla vezione che in quelle più legate alla spedizione e all'intermediazione; ma saranno ascoltati anche i gestori delle reti (**Aiscat** e **Anas**) e i produttori nazionali di veicoli (**Anfia**).

CARTELLINO ROSSO

La stragrande maggioranza delle decisioni che toccano l'autotrasporto, infatti, dipendono e spesso confliggono - con conseguenze imprevedibili, ma comunque pericolose - con un'Europa sempre pronta ad alzare il cartellino rosso degli «aiuti di stato», salvo contraddirsi - come nel caso dell'*ecobonus* per l'uso delle «autostrade del mare» - tra i difensori del mercato (per i quali tutto è aiuto alle imprese) e i fautori dell'ambiente (meno camion sulle strade).

Nodi da affrontare con una perfetta conoscenza del mondo comunitario, anche perché non è solo questione di mercato o di ambiente, né di diversa lettura delle autorità di Bruxelles, ma, molto più semplicemente, si tratta del fatto che, di tutte le attività economiche, il trasporto è l'unica che varca materialmente i confini dei singoli stati e si muove fisicamente attraverso tutti i paesi dell'Unione europea, incrociando le normative dei luoghi di provenienza con quella dei luoghi di transito o di destinazione, ma sempre tenendo conto delle leggi comunitarie. Un intrico di strade e di norme che merita la massima attenzione, per definire le procedure migliori per aiutare l'autotrasporto nazionale a integrarsi al meglio con la logistica nazionale ed europea. Che è poi l'unica strada - non materiale, ma culturale - da percorrere per tentare di superare la crisi del settore e contribuire a migliorare lo stato dell'economia nazionale. ●