

Sistemi di Logistica *la newsletter*

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA
la newsletter

Supplemento a

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno VI - n.1

Marzo 2013

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

«Weiji»: la crisi tra credito e sviluppo

Per esprimere il concetto di «crisi» i cinesi usano la parola «Weiji» che, secondo una contestata interpretazione, sarebbe composta da due termini che significano l'uno «pericolo», l'altro «opportunità». A rendere popolare l'espressione secondo questo significato, fu John Fitzgerald Kennedy che la pronunciò più volte, al punto che essa è ormai ricorrente in tutte le disamine sull'attuale crisi economica globale.

Quanto sta avvenendo oggi, in particolare in Italia, dovrebbe contribuire a superare l'equivoco, poiché dimostra che ciò che serve a cogliere l'«opportunità» sono proprio quelle risorse che la «crisi» rende indisponibili o più difficilmente reperibili. Se si aggiunge che la crisi ha proprio origini finanziarie e che vede nell'occhio del ciclone proprio le banche - soprattutto quelle italiane, più piccole e fragili, e quindi non in grado di sostenere la crescita necessaria a superare la fase di difficoltà e a creare nuova ricchezza - ecco che l'interpretazione kennediana della parola «weiji» è smontata del tutto.

Per continuare sul filo dell'esegesi della lingua cinese, un'interpretazione più corretta della parola composta vede nella prima parte, «wei», l'espressione «pericolo» e nella seconda, «ji», tanti significati fra i quali «macchina», «aeroplano» e, insomma, mezzi di trasporto. È una piccola curiosità che ben si collega, tuttavia, alla vicenda dell'autotrasporto delle merci in Italia, dove agisce da poco più di due anni il Fondo unico di garanzia per le piccole e medie imprese.

I numeri raccolti nella relazione annuale al 31.12.2012 redatta dal Comitato di gestione sono assai significativi: le domande pervenute dal comparto dell'autotrasporto merci e accolte dal Fondo sono cresciute del 17,6% rispetto al 2011, incrementando dell'8,5% i finanziamenti erogati rispetto all'anno precedente, per un importo complessivo di 482 milioni di euro e un garantito di 271 milioni di euro.

Per inciso, le domande escluse sono state solo 14 su poco meno di 2 mila: in tempi di scarsità di risorse e di fragilità del credito è una buona notizia. Soprattutto se si riuscirà a integrare la crescita generata dal Fondo con un riordino del sistema che ne ottimizzi l'efficacia: allora potrebbero anche essere sbriciolate le tensioni che attraversano un mercato in oscillazione tra regole e anarchia. Allora l'interpretazione kennediana della parola cinese «weiji» potrebbe diventare quella giusta. Almeno per il trasporto merci su strada.

Umberto Cutolo

A seguire l'articolo

**Il Fondo di garanzia dell'autotrasporto,
uno strumento da integrare
per il rilancio del settore
della mobilità delle merci**
di Rocco Giordano

LEGGENDO LA RELAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Il Fondo di garanzia dell'autotrasporto uno strumento da integrare per il rilancio del settore della mobilità delle merci

di ROCCO GIORDANO

Il Fondo di garanzia diventa un elemento di supporto che - con il Comitato centrale dell'Albo d'intesa con le associazioni di rappresentanza della domanda e della offerta - può ritrovare i punti di intesa necessari ad un progetto di rilancio della mobilità delle merci nel nostro Paese

NELL'ANNO 2009, QUANDO SI AVEVA CHIARO il quadro delle aziende italiane di autotrasporto - di quelle che effettuavano il servizio conto terzi - emergeva in modo netto la scarsa patrimonializzazione e un conto economico che stentava sempre più a marginare il rapporto ricavi-costi. Il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori per valutare il modo più adeguato per superare quelle forti criticità, avviò lo studio denominato «Interventi per l'efficientamento delle imprese di trasporto. Fabbisogno finanziario. Istituzione fondo rischi operativi», avendo a supporto quanto previsto dal «Patto per la Logistica» (Luglio 2005) che tra gli interventi prioritari per l'autotrasporto prevedeva la costituzione di un «Fondo Unico» per facilitare l'accesso al credito per i soggetti che si aggregano e trasformano in imprese di trasporto e logistica. Fu in quella fase che si decise l'impostazione al lavoro di costituzione e funzionamento di un Fondo finalizzato a favorire le imprese di autotrasporto nell'accesso al credito. La concreta attuazione venne definita dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, che, di intesa con le associazioni di categoria, ritenne di dotare il Fondo di 50 milioni di euro. L'obiettivo di quel lavoro pionieristico si incardinava sulla costituzione di un «Fondo Unico per l'accesso al credito delle aziende di autotrasporto per processi di aggregazione e trasformazione in imprese di trasporto e logistica».

Il Fondo si proponeva di intervenire a sostegno delle imprese di autotrasporto attraverso due canali distinti:

- Il primo destinato alle imprese di piccole dimensioni sfruttando il canale dei Confidi; in questo caso si prevedeva di stipulare una convenzione (sulla base di una convenzione-tipo) tra il Fondo unico nazionale e i Confidi per l'attivazione in sede locale di Fondi di Garanzia specifici per le imprese di autotrasporto, composti in parti uguali (50%) dall'apporto di risorse provenienti dal Fondo centrale e dal singolo Confidi.
- Il secondo destinato al sostegno delle imprese di medio/grandi dimensioni attraverso il canale del Medio credito centrale.

IL FONDO Costituzione e durata

Il Fondo era previsto per una durata decennale. Le previsioni di allora erano quelle di alimentare il Fondo attraverso la disponibilità di una massa finanziaria di 10 milioni di euro per una fase di *start-up* di tre anni e considerando le attuali difficoltà di reperire risorse disponibili per l'autotrasporto, il Comitato Centrale intendeva procedere, come soggetto promotore, con l'appostamento in bilancio di previsione di 2 milioni di euro.

Dagli studi si prevedeva la formazione di un patrimonio di circa 100 milioni di euro, costituito da un fondo di 10 milioni di euro - considerando un moltiplicatore pari a 10 - che hanno prestatato garanzie per investimenti fissi capaci di determinare un volano strutturale per il settore. Alla luce di queste considerazioni possiamo dire che il Fondo di garanzia per le imprese di autotrasporto è stato segnato da tre tappe fondamentali:

- 1 2005.** Previsione del Fondo unico nel Patto per la Logistica.
- 2 2010.** Attivazione di meccanismi di costituzione del Fondo da parte del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori.
- 3 2011.** Istituzione del Fondo, promosso dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica.

Considerando il momento di grave crisi delle aziende sia per gli aspetti patrimoniali che quelli economici, sarebbe auspicabile che il Fondo potesse essere legato alle politiche di sostegno per il settore, che allo stato attuale registrano uno «scollamento» tra quattro momenti:

- 1** le politiche di supporto finanziario e normativo;
- 2** l'Osservatorio per il monitoraggio dello stato di salute delle aziende e la definizione di costi di riferimento per il servizio;
- 3** l'istituzione del registro elettronico nazionale (REN);
- 4** la definizione del quadro generale di assetto del settore che ha ancora scarsa conoscenza del ruolo del conto proprio.

La revisione del quadro normativo, tenendo conto dei molteplici aspetti da regolamentare, deve avere un forte orientamento al governo dei processi che riguardano la logistica.

Questo presuppone anche:

- la ricentralizzazione in testa al Comitato centrale dell'Albo dell'autotrasporto della tenuta dell'Albo nazionale degli autotrasportatori e la sua rispondenza con REN;
- l'attivazione di servizi reali alle imprese, in particolare l'informatica e la telematica di supporto;
- la formazione alle imprese;
- l'assistenza alla regolamentazione attraverso lo strumento di controlli diffusi.

CONCLUSIONI
Il Fondo diventa
chiave del rilancio

In questo quadro il Fondo di garanzia diventa un elemento di supporto che - attraverso il Comitato centrale per l'Albo dell'autotrasporto e d'intesa con le associazioni di rappresentanza della domanda e della offerta - può ritrovare i punti di intesa necessari ad un progetto di rilancio della mobilità delle merci nel nostro Paese evitando il permanere del settore in uno stato di «abbandono» da parte di una domanda (la committenza) che continua a lavorare su consegne FOB e di un'offerta (le aziende di autotrasporto) che non trova strumenti e regole adeguati per competere in un contesto sempre più globalizzato.

I processi di liberalizzazione appena iniziati, che secondo alcuni garantiscono i più deboli, vanno regolati e regolamentati; in assenza di regole, si finisce per alimentare un mercato caratterizzato da forti fenomeni di anarchia economica. ●

L'autotrasporto merci nella relazione del Fondo di garanzia al 31.12.2012

Al settore dell'autotrasporto merci la relazione stilata dal Comitato di Gestione del Fondo di garanzia dedica un paragrafo e un grafico, salvo riassumerne i dati essenziali nelle tabelle generali. Ecco, qui di seguito, il testo, le tabelle e il grafico relativi al settore.

Nel 2012, le imprese del settore autotrasporto merci conto terzi ammesse alla garanzia del Fondo sperimentano un aumento del 17,6% (1.825 operazioni accolte), mentre i finanziamenti accolti evidenziano un incremento del 8,5% (€ 172,9 mln). Le domande accolte relative a imprese del settore autotrasporto merci conto terzi si attestano su una quota pari al 3,0% del totale (+0,2 p.p. rispetto al 2011).

A partire dal 16 luglio (data in cui sono state rese operative le nuove modalità di accesso della Sezione Autotrasporto) e fino al 31 dicembre 2012 sono state accolte 875 operazioni (+9,2% rispetto allo stesso periodo del 2011), per un ammontare di finanziamenti pari a € 81,7 mln (-1,0% rispetto allo stesso periodo del 2011).

Tabella 1. Domande dell'autotrasporto merci conto terzi accolte nel periodo 2000 - 2012

OPERAZ.	% TOT.	IMPORTO	% TOT.	GARANTITO	% TOT.
4.545	1,8	482.216.927	1,2	271.489.142	1,3

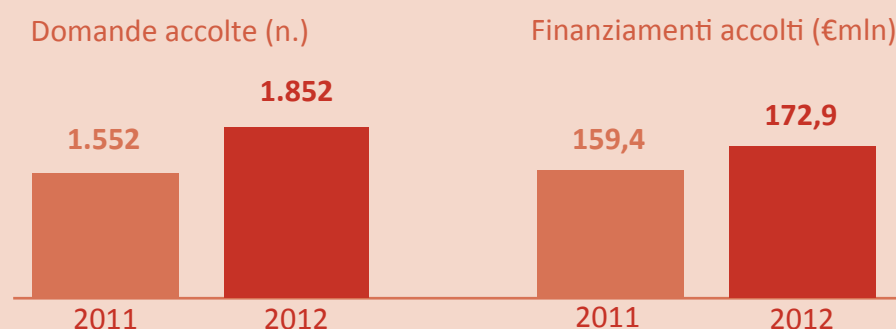
Tabella 2. Domande dell'autotrasporto merci conto terzi pervenute nel 2012

OPERAZ.	% TOT.	VAR % A/A
1.839	3,0	8,4

Tabella 3. Domande dell'autotrasporto merci conto terzi accolte nel 2012

OPERAZ.	%	VAR A/A	IMPORTO	% VAR	A/A	GARANTITO	%	VAR A/A
1.825	3,0	17,6	172.918.886	2,1	8,5	91.358.022	2,3	0,4

Figura 1. Domande e finanziamenti accolti dell'autotrasporto merci conto terzi (2011 - 2012)



Sintesi generale della relazione del Fondo di garanzia al 31.12.2012

Nel 2012, le richieste di accesso al Fondo di Garanzia mostrano una dinamica positiva: le domande pervenute, pari a 62.069, evidenziano un aumento del 3,5% rispetto al 2011. Tale evoluzione è riconducibile alla positiva dinamica mensile rilevata da maggio a novembre; a una variazione positiva nel mese di gennaio, pari all'11,1%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono seguite variazioni negative (dallo 0,4% di febbraio al 28,3% di aprile), e di nuovo incrementi mensili protrattisi fino a novembre (del 14,0% in maggio, del 12,5% in agosto e del 23,9% in novembre). Nel mese di dicembre 2012 si sottolinea come dal 1° al 6 dicembre si sia registrata una dinamica espansiva (+56,9% rispetto allo stesso periodo del 2011) mentre dal 7, giorno di entrata in vigore delle nuove Disposizioni operative del Fondo, al 31 dicembre si sia rilevata un'evoluzione negativa, pari al 43,4%, che ha determinato una flessione riferita all'intera mensilità, pari al 21,1%. Nel 2012 sono state accolte 61.408 operazioni (+11,2% rispetto all'anno precedente), per un volume complessivo di finanziamenti accolti, pari a € 8,2 mld, e un importo garantito, pari a € 4,0 mld.

A differenza di quanto rilevato nel corso del 2011, a partire dalla seconda metà del 2012 si sottolinea un'espansione delle quote riguardanti le aziende caratterizzate da livelli di finanziamento in media più elevati; ci si riferisce in particolare alle imprese localizzate nel nord (dal 46,4% al 48,5%) e di media e piccola dimensione (rispettivamente dal 7,5% al 8,7% e dal 28,9% al 30,7%). L'incidenza delle domande escluse si attesta su una quota, pari all'1,4%. Tra le cause più ricorrenti che determinano l'esclusione dalla garanzia del Fondo, a seguito della delibera del Comitato di gestione, si segnalano un cash flow insufficiente al pagamento della rata (21,6% del totale delle domande escluse), un elevato passivo circolante in relazione al fatturato (16,9%) e un basso rapporto del margine operativo lordo (MOL) sul fatturato (13,3%).

Figura 2. Finanziamento medio per area territoriale

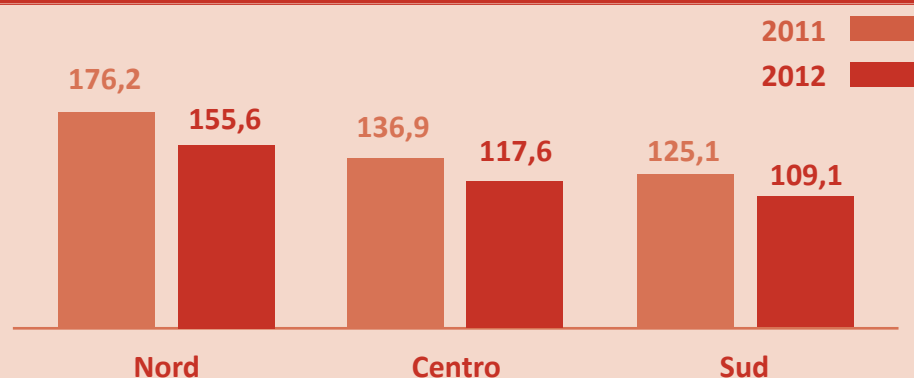


Figura 3. Finanziamento medio per settore di attività

