

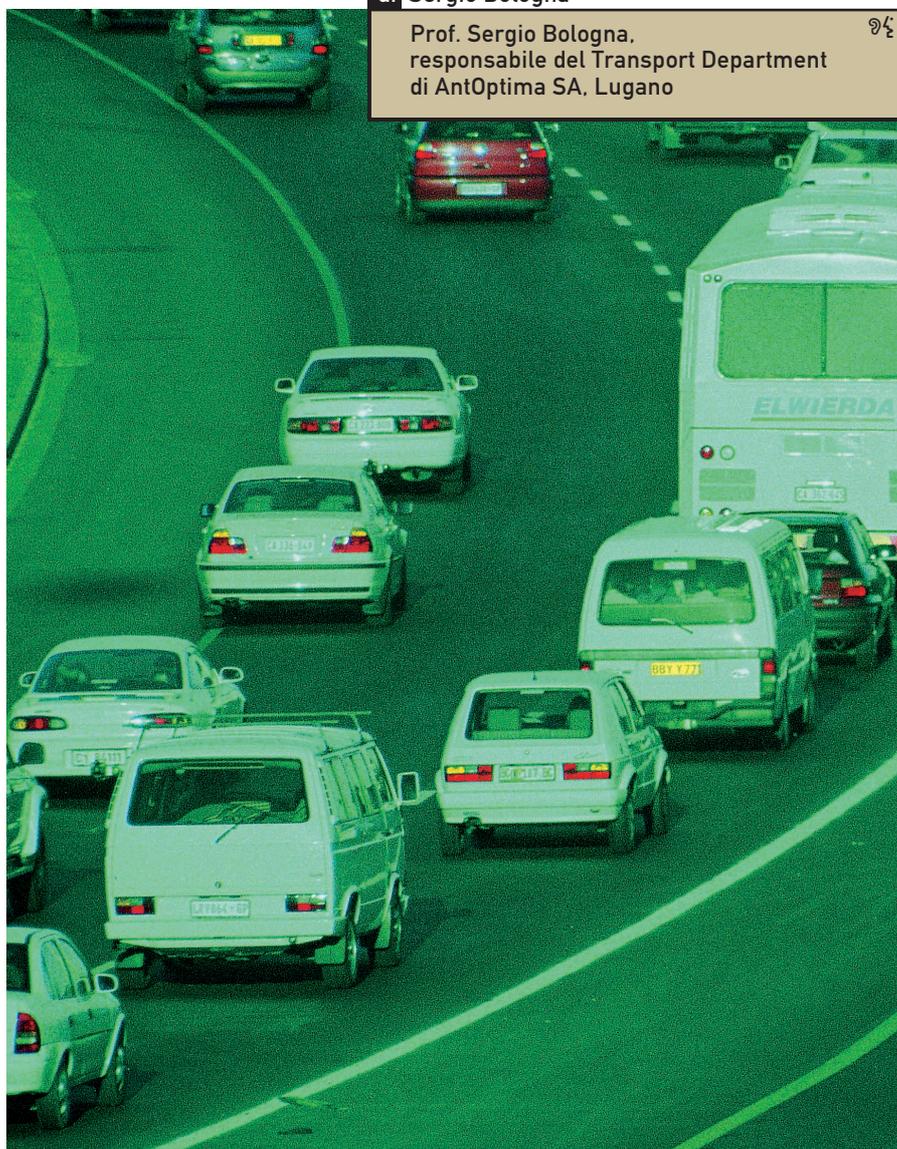
Fare sistema. Facile a dirsi, difficile a farsi

Un contributo per una visione d'insieme del sistema italiano dei trasporti di merce

Fatto salvo il verificarsi di alcuni eventi eccezionali, il tasso di sviluppo dei trasporti merce dovrebbe restare elevato nei prossimi anni anche in presenza di una stagnazione

ovvero di una flessione del prodotto interno lordo nei paesi più avanzati. Per giustificare questo fenomeno si sottolinea la modificazione nella struttura e nella direzione dei flussi, conseguente alla globalizzazione. Se ciò è vero, è altrettanto vero che la valutazione del prodotto interno lordo dei singoli paesi è fatta sulla base di un sistema di calcolo all'interno del quale l'importanza attribuita ai vari fattori risulta fortemente sbilanciata sulla voce "consumi", che pesano per circa il 60% del PIL dei paesi dell'UE e per circa il 70% del PIL degli Stati Uniti.

Può accadere quindi, come è il caso oggi degli Stati Uniti, che un'economia sembri in forte ripresa semplicemente perché i consumi interni, che contano per il 70% del PIL, continuano a restare relativamente sostenuti. Ma sappiamo bene che i consumi delle famiglie negli Stati Uniti sono "drogati" da un sistema di credito che ha fatto del cittadino statunitense, per dirla con una sociologa di successo, "an overspent american" [1]. Analogamente, un paese con un livello dei consumi interni stagnante, ma caratterizzato da un'industria fortemente esportatrice trainata dagli alti consumi dei suoi mercati di sbocco, può apparire come un paese in fase di recessione.



di Sergio Bologna

Prof. Sergio Bologna,
responsabile del Transport Department
di AntOptima SA, Lugano

92

Dobbiamo dunque assumere un atteggiamento cautelativo quando parliamo di correlazione tra trasporti e PIL.

IL MODELLO ITALIANO DI IMPRESA
Per quanto riguarda l'Italia, non c'è dubbio che nel dibattito sul "declino" del sistema paese e sulla sua

deindustrializzazione ci sia molto di vero, non c'è dubbio che la grande industria scarseggi e che alcuni settori trainanti che ci avevano visti leader europei sono stati in parte cancellati, in parte si trovano in gravi difficoltà. Tuttavia, occorre anche ricordare che sia le analisi dell'Ufficio Studi di Confindustria, sia il monitoraggio effettuato sul sistema industriale italiano dal Ministero delle Attività produttive hanno messo in luce come, dalla metà degli anni Novanta, non ci sia più correlazione stretta tra industrializzazione e sviluppo economico [2].

Secondo gli studi CNEL sul mercato del lavoro, l'impresa con più di 500 dipendenti perde in media il 3% della forza lavoro da vent'anni. Il futuro dell'Italia quindi poggia sulla crescita della media impresa. Il punto di riferimento per abbozzare scenari futuri è dunque lo studio Mediobanca-Unioncamere sulle medie imprese presentato nel 2002, i cui follow up più recenti risalgono al giugno 2004 [3]. Lo studio e i suoi successivi approfondimenti hanno introdotto alcune importanti novità concettuali, che debbono diventare opinione comune presso tutti coloro che si occupano, come attori o come osservatori, del sistema

di natalità delle imprese, se queste restano per la massima parte al di sotto della soglia dei 9 dipendenti. La ricerca Mediobanca-Unioncamere, come ha notato il prof. Rullani dell'Università di Venezia, ha invece messo in luce una serie di elementi che ci permettono di assumere come punto di riferimento altri indicatori sullo stato di salute del sistema delle imprese, in particolare gli indicatori del ritorno sugli investimenti, del rapporto tra indebitamento e capitale proprio, tra indebitamento e fatturato e, ovviamente, la crescita del fatturato. Attenzione! Non si tratta di indicatori nuovi, si tratta di "leggere" questi indicatori in maniera diversa rispetto

di competitività. Il "modello" italiano sembra seguire un'altra logica, che certe volte appare esattamente inversa, le medie imprese con i rendimenti più elevati non sono quelle a maggiore intensità di capitale perché il "modello" italiano, se così si può dire, non è quello della grande impresa fordista, ma quello dell'impresa postfordista, che sa usare al meglio, come dice Rullani, "il capitale altrui". Nel campione delle imprese più dinamiche, analizzato da Mediobanca, i beni e servizi acquistati all'esterno rappresentano in media l'80% del fatturato. Quindi è sulla flessibilità nei rapporti con la filiera produttiva che si costruisce



“ La prima novità riguarda gli indicatori utili a valutare la crescita del sistema delle imprese. Finora si era preso come riferimento il dato sul rapporto tra natalità e mortalità delle imprese, per dire che il sistema era sano... ”

economico del nostro paese. La prima novità riguarda gli indicatori utili a valutare la crescita del sistema delle imprese. Finora si era preso come riferimento il dato sul rapporto tra natalità e mortalità delle imprese e quando il saldo demografico era attivo si diceva che il sistema era sano e continuava a prosperare. Inoltre, il Governatore della Banca d'Italia, Antonio Fazio, da alcuni anni nelle sue relazioni annuali batte insistentemente sul tasto della piccola dimensione delle imprese e sulla loro bassa capitalizzazione come causa principale della loro scarsa propensione a investire in ricerca e sviluppo e quindi sulla loro difficoltà a competere sul piano internazionale. Quindi è inutile rallegrarsi dell'alto tasso

ai parametri tradizionali [4]. Ricordiamo tra l'altro che una raccomandazione dell'UE del maggio 2003, destinata a entrare in vigore il 1° gennaio 2005, fissa le regole in base alle quali un'impresa può chiamarsi "piccolo-media" e le regole di bilancio e contabili valide ad applicare gli accordi di Basilea 2 sul rating e a fornire criteri per l'assegnazione dei fondi europei degli aiuti di stato. Analizzando il campione di medie imprese che la ricerca Mediobanca ha ritenuto più dinamiche e ricche di potenziale di crescita si è notato infatti che non esiste una correlazione stretta tra ROI e capitalizzazione. Nell'approccio tradizionale l'elevata capitalizzazione, l'elevata intensità di capitale è considerata sinonimo di elevata produttività e quindi

l'elevata redditività e la competitività rispetto ai concorrenti, tanto che possiamo parlare di una "economia di filiera" o "di rete". Individuare un futuro di maggiori dimensioni, dove la media impresa raggiunga e superi in termini di occupati la soglia dei duemila/tremila dipendenti non è prospettare necessariamente un futuro di sviluppo, non è una via obbligata, perché la carta vincente non è la dimensione né la capitalizzazione, ma è la gestione della rete, lo sfruttamento di tutte le risorse di flessibilità della rete. Per i logistici questa è una sfida eccezionale, solo in questa nuova (ma non tanto) dimensione concettuale il loro ruolo può risultare giustamente valorizzato. È chiaro che quanto più

il modello di sviluppo è quello dell'economia di filiera tanto più la gestione della supply chain è il fattore di successo.

IL FUTURO DEL SISTEMA PAESE

Per azzardare una previsione di massima sul futuro del sistema paese mancano ancora tre elementi fondamentali: l'internazionalizzazione, la specializzazione produttiva, la localizzazione sul territorio nazionale. Il campione delle imprese di successo esaminate, circa 200, all'interno delle quali è stato individuato un nucleo di circa 60 che hanno goduto negli ultimi anni di una crescita annua superiore al 5% e che sono state individuate come "le protagoniste del futuro", ha dimostrato che la strategia vincente è stata quella di:

- aggredire mercati di nicchia, sui quali spesso si è raggiunta una leadership mondiale
- spingere l'acceleratore sull'internazionalizzazione con investimenti produttivi e commerciali in diversi paesi.

Questa prospettiva cambia un po' la visione tradizionale dei processi di delocalizzazione produttiva, considerati come un semplice strumento di risparmio del costo del lavoro in produzioni labour intensive. I processi di internazionalizzazione seguono logiche molto più complesse, in primo luogo la logica di filiera già citata, che porta da un lato alla ricerca di acquisizione di competenze e dall'altro alla scelta, su alcune forniture strategiche, di non operare in outsourcing, ma di averne lo stretto controllo, e infine a logiche strettamente legate a preoccupazioni di carattere logistico, per esempio arrivare rapidamente al consumatore finale. Questa tendenza alla

internazionalizzazione, l'impiego quindi di massicce risorse di capitale per investimenti all'estero, continuerà a caratterizzare il modello italiano di impresa a rete, riducendo quindi il potenziale impatto occupazionale sul territorio italiano.

La domanda di fondo però è quella che riguarda la specializzazione produttiva: cambierà la specializzazione produttiva del nostro paese? È destinato a essere superato il modello del made in Italy basato sui due grandi assi, da un lato tessile/abbigliamento, calzature e arredo per la casa e dall'altro sulla meccanica strumentale? La risposta dello studio Mediobanca è no. I tre settori che in termini di fatturato sono cresciuti in questi ultimi anni sono proprio quelli del made in Italy a due assi ora citati, oltre a quello delle telecomunicazioni e a quello delle costruzioni, ma solo il primo appare in buone condizioni dal punto di vista indebitamento netto/capitale proprio o indebitamento netto/fatturato. Sugli altri pesa un'esposizione finanziaria gravida di incognite.

LA DISTRIBUZIONE TERRITORIALE

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale del nostro sistema delle imprese, in particolare per i distretti industriali, occorre fare una notazione preliminare di carattere concettuale [5]. I distretti censiti dall'Istat sono circa 200. Più esatto chiamarli sistemi locali del

lavoro. Forse un po' tanti. Il fatto è che dopo l'applicazione della legge 317/91 per la delimitazione territoriale del distretto e dopo che a questa delimitazione è stato agganciato il diritto ad accedere ai diversi incentivi di politica industriale o di politica attiva del lavoro, si sono inventati distretti anche là dove non ci sono. In riferimento sempre agli incentivi si è parlato di "Sistemi locali per la politica regionale" e sono diventati subito 282. Perciò nel 1996 la Fondazione Edison aveva già proposto opportunamente di adottare diversi criteri di classificazione, distinguendo tra "distretto" in senso proprio e "sistema produttivo locale", riducendone quindi il numero rispetto alla valutazione Istat. Ora, dalla ricerca Mediobanca risulta che i risultati migliori in termini di redditività delle imprese del campione siano stati raggiunti proprio in quelle localizzate nei "veri" distretti, quelli cioè dove la stragrande maggioranza delle imprese installatevi appartiene alla filiera dominante e che le regioni a maggior sviluppo sono quelle dove la maggioranza della forza lavoro è occupata nelle economie distrettuali.

Tirando le somme, il panorama che si presenta per i prossimi anni non lascia intravedere mutamenti fondamentali, né nella specializzazione del sistema-paese né nella densità/moltiplicazione dei suoi insediamenti produttivi, tali da ipotizzare un mutamento delle direttrici e della struttura dei flussi interni oppure tali da

“ ... il panorama che si presenta per i prossimi anni non lascia intravedere mutamenti fondamentali, né nella specializzazione del sistema-paese, né nella densità/moltiplicazione dei suoi insediamenti produttivi... ”



cambiare sostanzialmente la frammentazione del sistema. Questa frammentazione è una caratteristica che rappresenta una grande risorsa per le imprese, contrariamente a quanto si dice spesso anche da fonti molto autorevoli, perché assicura quella flessibilità necessaria a costruire un modello di accumulazione basato sulle "economie di rete" o di "filiera". Il prezzo che il sistema paga per questo modello di sviluppo è molto pesante in termini di trasporto: tuttostrada, brevi distanze, camion vuoti.

IL MERCATO DEL LAVORO

A conferma di questo ci sono i dati sull'occupazione, messi in evidenza dal rapporto sul mercato del lavoro del CNEL. In linea di massima questi dati consentono giudizi positivi sulla tenuta dell'occupazione, perché nel decennio 1993-2003 il numero dei lavoratori dipendenti è cresciuto da 14 milioni 611 mila a 15 milioni 849 mila (di cui il 10% circa a occupazione temporanea), mentre la parte di lavoro autonomo è rimasta pressoché costante lungo tutto il decennio, salendo appena dai 5 milioni 873 mila occupati del 1993 ai 5 milioni 980 mila di oggi – rimane tuttavia, con una quota del 27,4% sull'occupazione totale, la più alta d'Europa. Questi dati debbono però essere valutati con una certa cautela, se si pensa che l'aumento d'occupazione a tempo indeterminato, verificatosi anche negli anni di congiuntura sfavorevole (2001-2003), è in parte attribuibile ad alcune misure di natura fiscale, come il credito d'imposta, il cui effetto è valutato da certe fonti in circa 410.000 posti di lavoro "emersi" dal nero o in contratti di collaborazione coordinata e continuativa trasformati in contratti a tempo indeterminato, dei quali ben il 40% sarebbe stato stipulato da imprese senza dipendenti, secondo uno studio della Confartigianato. Ma ancora più cauto deve essere il nostro giudizio se guardiamo alle risultanze da uno studio Excelsior-Unioncamere, da cui risulta che la domanda di nuovi occupati degli ultimi anni si concentra soprattutto nelle microimprese. Del resto, anche se prendiamo in considerazione i dati dell'ultima Indagine trimestrale sulla forza lavoro dell'Istat, è vero che dal giugno 2003 al giugno 2004 sono stati creati 163.000 posti di lavoro, con un aumento accentuato di quelli permanenti e una diminuzione forte di quelli a termine, ma l'occupazione aumenta solo al Nord, mentre nel Mezzogiorno è in calo, i nuovi occupati lo sono essenzialmente nell'edilizia ed aumenta l'occupazione dei over 50 [6]. I nuovi posti di lavoro permanenti sarebbero, secondo due economisti come Tito Boeri e Pietro Garibaldi, dovuti alla regolarizzazione di immigrati extracomunitari [7]. Da qualunque prospettiva lo si consideri, il "modello italiano" non sembra proprio andare incontro a una struttura d'impresa di grandi dimensioni e ad una struttura dell'occupazione concentrata in grandi unità produttive. La frammentazione non diminuisce, aumenta, e non si capisce

per quali ragioni nel settore dei trasporti dovrebbe essere diversamente, in particolare nel settore stradale. I grandi mutamenti, ma quelli sono già in atto, riguardano i flussi esteri e su questo torneremo più avanti.

SUPERFICI DI VENDITA IN ESPANSIONE

Resta infatti da dire qualcosa ancora sulle prospettive dei consumi, cioè su quell'insieme che incide per il 60% sul PIL. Qui purtroppo non disponiamo di analisi



“ Da qualunque prospettiva lo si consideri, il *modello italiano* non sembra proprio andare incontro a una struttura d'impresa di grandi dimensioni e ad una struttura dell'occupazione concentrata in grandi unità produttive... ”

strutturali di medio periodo, analoghe, per impostazione a quella di Mediobanca. Tuttavia alcune osservazioni di grande interesse si possono ricavare dallo studio Indicode-ECR affidato alla Bocconi e i cui risultati sono raccolti nel volume "Il futuro dei consumi in Italia", che riporta dati aggiornati al febbraio 2004 [8]. Sotto il profilo del trasporto merci, il segmento dei consumi che ci interessa di più, che ha maggiore impatto sul trasporto merci e sulla logistica, è quello che riguarda i beni di largo consumo veicolati dai canali della Grande Distribuzione. Trattandosi di beni che soddisfano i bisogni primari (alimentazione, abbigliamento, arredo per la casa), la loro crescita è condizionata dal tasso di crescita dei consumi terziari (tempo libero, istruzione, comunicazione, turismo), che già oggi rappresentano circa il 45% del totale. Essendo i consumi primari soggetti alla concorrenza e facendo parte i secondi di mercati protetti con prezzi tendenzialmente in crescita, indipendentemente dai mutamenti del costume, che si orientano sempre più verso i consumi terziari, la previsione di molti osservatori è che essi finiranno per

assorbire una quota proporzionalmente superiore del reddito disponibile, inducendo una contrazione della spesa per i beni primari. La distribuzione dei consumi tra le varie regioni non subirà notevoli variazioni. Trova conferma qui il dato di sostanziale stabilità strutturale del sistema paese, di mantenimento delle gerarchie e delle differenziazioni territoriali così come si mantiene la frammentazione dell'impresa. Le previsioni sull'espansione delle superfici di vendita sono note ed è inutile soffermarvisi: l'Italia sembra aver superato largamente le iniziali diffidenze per la Grande Distribuzione organizzata. Il commercio al dettaglio, la bottega, sembrano in irreversibile declino, quindi i flussi distributivi dei beni di largo consumo dovrebbero subire un'ulteriore razionalizzazione, elemento questo fondamentalmente positivo. Non manca, nell'analisi Indicode-ECR svolta dal Cermes della Bocconi un elemento sul quale gli osservatori richiamano con sempre maggiore insistenza l'attenzione e cioè l'aggravarsi della forbice tra livelli di reddito all'interno

della popolazione. Anche in questo caso il fenomeno più rilevante è l'andamento dei prezzi relativi, come recentemente ha fatto notare Marcello de Cecco. In Italia la concentrazione della ricchezza è molto elevata, il 12% delle famiglie possiede l'80% della ricchezza. Il ceto medio impiegatizio è quello che ha subito la maggiore penalizzazione dall'inflazione, con una perdita del potere d'acquisto del 13,3% nel biennio 2002/2003, secondo una ricerca Censis, del 9,2% secondo un'indagine Istat. È possibile prevedere quindi una sempre maggiore polarizzazione nei redditi disponibili delle famiglie, con forti impatti sulla struttura e sui comportamenti del ceto medio.

I SERVIZI FINANZIARI

La struttura del reddito delle famiglie, al pari della struttura produttiva, necessita quindi non solo di stabilità, ma di strumenti finanziari in grado di mantenere sia il livello degli investimenti che il livello dei consumi, dal private equity, al credito, al consumo. Una responsabilità enorme ricade quindi sul sistema bancario, sul mondo della finanza, sui poteri di vigilanza e di indirizzo della Banca d'Italia. L'Italia,

sia quella della Finanzlogistik. Abbiamo sempre insistito sulla necessità di gestire in maniera efficace il flusso informativo che precede e accompagna il flusso fisico delle merci, l'introduzione dell'Rfid accentuerà ulteriormente questo aspetto. Non si è parlato abbastanza, invece, della necessità di monitorare il flusso finanziario all'interno della supply chain, operazione preliminare questa alla creazione di nuovi strumenti finanziari dedicati alla logistica, molto più sofisticati di quelli finora conosciuti e assolutamente indispensabili a operare su un mercato globale. Occorrono quindi specialisti della finanza per la logistica e, guardandosi in giro, non sembra per ora che il panorama italiano offra grandi esempi.



medi dei servizi logistici conto terzi. Una delle possibili ragioni di questo sviluppo in Italia è il grado ancora arretrato di outsourcing dei servizi logistici, in sostanza staremmo semplicemente recuperando un ritardo storico. Questo interessante trend di sviluppo è trainato dai grandi operatori privati, Prologis, Eurimpro ecc. e ha nei grandi leader della logistica i suoi clienti migliori. Essi hanno finora concentrato gli investimenti nel Centro-Nord del paese, quindi per ora la mappa degli insediamenti logistici non corrisponde esattamente a quella degli insediamenti produttivi. Il Mezzogiorno in particolare ne è rimasto escluso, mentre certe aree, in particolare l'aerea di Milano, hanno visto la loro supremazia salire alle stelle. I requisiti che un'area deve avere per essere appetibile dagli immobiliari della logistica sono dati soprattutto dall'accessibilità stradale, mentre le aree più appetibili sono quelle della cintura metropolitana e quelle all'interno di poli logistici o di interporti già esistenti. La prossimità con stabilimenti di produzione non viene considerata requisito importante. Alla domanda: "Quali requisiti infrastrutturali deve avere un'area per interessare gli immobiliari della logistica?" il 45% risponde "prossimità di un raccordo autostradale", il 23% risponde "prossimità strada statale" e solo il 16% ritiene importante il raccordo ferroviario. Lo sviluppo, così com'è dato di osservarlo oggi, sembra accentuare la concentrazione

“ Per fare delle previsioni sul futuro, per ipotizzare una struttura dei flussi, per disegnare il reticolo logistico nazionale sarà necessario sempre di più partire dalla mappa degli insediamenti logistici... ”

che di per sé è un paese bancocentrico, rischia di diventarlo sempre di più, si tratta di vedere se lo sarà con lungimiranza o con una visione miope. Ma ho voluto accentuare questo aspetto perché il mio discorso sulla logistica comincia proprio dai servizi finanziari. Leggendo il Rapporto di Presidenza 2004 dei nostri colleghi tedeschi, cioè dell'Associazione di Logistica Tedesca, la Bundesvereinigung fuer Logistik, che conta oggi 6.500 soci, e che per gli speciali rapporti che intrattiene da sempre con il Council for Logistic Management degli Stati Uniti ha un'autorevolezza che supera largamente i confini europei, mi ha colpito che il primo punto all'ordine del giorno nelle attività di formazione e stimolo del mercato che l'associazione si propone

GLI INSEDIAMENTI IMMOBILIARI

La logistica però sta ridisegnando la geografia economica del nostro paese e non solo del nostro. Per fare delle previsioni sul futuro, per ipotizzare una struttura dei flussi, per disegnare il reticolo logistico nazionale non basterà più riferirsi alla mappa dei distretti industriali o dei grandi insediamenti produttivi, alla mappa degli insediamenti urbani e così via, sarà necessario sempre di più partire dalla mappa degli insediamenti logistici. Dai dati sul cosiddetto "immobiliare logistico" viene confermato che, anche in presenza di una congiuntura non favorevole o di una stagnazione del sistema, gli immobili logistici continuano a rappresentare un settore in forte crescita e con rendimenti superiori ai rendimenti

territoriale degli investimenti, l'Italia della logistica è più piccola dell'Italia dei distretti, ha una struttura più gerarchizzata tra aree ad altissima concentrazione e aree relativamente sguarnite [9].

IL NUOVO PIANO DELLA LOGISTICA

Per quanto riguarda le politiche d'indirizzo, il Ministero, nella persona del sottosegretario Paolo Uggè, ha costituito presso la Consulta dell'Autotrasporto un gruppo di lavoro per un Nuovo Piano della Logistica che, tra gli altri compiti, si è posto anche quello di ricostruire una mappa ragionata degli insediamenti immobiliari. Dalle prime informazioni sembra che questo gruppo di lavoro, più che disegnare nuovi reticoli logistici nazionali – secondo un approccio infrastrutturale – abbia aperto la strada alla costituzione di quattro progetti pilota, che debbono servire a diffondere e testare l'applicazione di best practices. All'interno della Consulta si dovrebbe anche monitorare l'effetto delle misure introdotte dal nuovo Codice della Strada, in particolare per quanto riguarda l'introduzione della patente a punti.

La sensazione che abbiamo è che, dopo un periodo iniziale nel corso del quale si sono avuti forti impatti sia sulle pratiche distributive, in particolare sulle consegne a distanze superiori ai 600 km, sia sulla domanda di trasporto su ferro, tutto sia tornato un po' come prima. Il 1° gennaio 2005 l'introduzione del pedaggio per il trasporto pesante sulle autostrade tedesche, più volte annunciato e poi sempre rimandato, dovrebbe entrare in vigore. Secondo fonti ufficiali il pedaggio dovrebbe avere un costo medio di 12 centesimi di euro al chilometro. Anche tra i nostri colleghi logistici della Germania le opinioni sono discordi sui possibili effetti di questa misura che, sulla carta almeno, dovrebbe veramente essere dirompente in tutta Europa. Opinioni discordi si riscontrano anche sul suo effetto a livello di conti delle imprese, di costo del trasporto e di trasferimento modale. È molto probabile che i leader di mercato a questa misura si siano già preparati e abbiano adeguato per tempo le loro strutture e le loro pratiche. Un notevole impatto sul trasporto ferroviario in Italia potranno avere invece i regolamenti attuativi della 188 e a questo proposito non si può non ricordare lo sconcerto creato tra le imprese dalla mancata attuazione degli incentivi previsti all'art. 38, con effetti particolarmente pesanti sui conti economici di Trenitalia Cargo (si parla di 50 milioni di euro di maggiori perdite). A proposito della 188,

va tuttavia sottolineato che il compimento dell'iter legislativo non è la sola condizione indispensabile per l'attuazione delle direttive europee, ma è necessario anche un forte potenziamento dell'Autorità di regolazione. Il mercato della trazione ferroviaria si sta popolando di nuovi attori: dopo i successi di RTC sul Brennero e l'ambiziosa espansione di Ferrovie Nord Milano, la presenza sul nostro territorio di società di trazione ferroviaria controllate dalla svizzera SBB e dalla tedesca DB porteranno probabilmente una dislocazione delle quote di mercato, il cui maggior prezzo sarà pagato da Trenitalia. Tra i cambiamenti importanti che si verificheranno a breve nel trasporto ferroviario non bisogna dimenticare il nuovo assetto gestionale dei terminal intermodali, che passano da Trenitalia e dalle sue consociate (Cemat in particolare) al gestore della rete, RFI. Il problema dei terminal ferroviari, all'interno dei porti

viene intaccata in maniera sostanziale [11]. Il sistema decisionale e le regole di applicazione degli interventi infrastrutturali (si pensi ai Piani regolatori portuali) non sono certo all'altezza dei mutamenti del mercato e della rapidità con cui avvengono. La relazione della Corte dei Conti sullo stato di realizzazione delle opere portuali finanziate dallo Stato, presentata a fine settembre 2004, ha messo in luce una drammatica incapacità di spesa: solo il 23% delle opere finanziate sarebbe stato realizzato o in via di realizzazione! La ricerca CNEL ha cercato anche di mettere a posto i dati statistici, constatando che il volume del traffico RoRo è maggiore di quello container, se calcoliamo di questo solo il full paying freight, di fronte a 5.715.000 teu di traffico Ro Ro si sono movimentati nel 2003 4.743.000 teu di container. Analogamente, a livello mondiale, a circa 279 milioni di teu movimentati corrispondono

“ Il problema dei terminal ferroviari, all'interno dei porti e sul territorio, rappresenta una delle maggiori criticità del nostro sistema. I porti italiani non dispongono di terminal ferroviari ad alta capacità per far fronte alle nuove esigenze ”

e sul territorio, rappresenta una delle maggiori criticità del nostro sistema. I porti italiani non dispongono di terminal ferroviari ad alta capacità che possono far fronte alle nuove esigenze del traffico, in particolare nel settore dei container. Si pensi ai traffici marittimi con la Cina. Sebbene i porti italiani siano i più dinamici del Mediterraneo è confermato anche dagli ultimi dati che i porti del Northern Range hanno ripreso il sopravvento anche su linee di traffico che sembravano dover essere riservate in prevalenza al Mediterraneo [10]. Sia Rotterdam, che Amburgo, che Anversa hanno inaugurato il nuovo Millennio attrezzandosi con terminal ferroviari ad alta capacità. La ricerca sulla competitività dei porti italiani che Andrea Costa ha svolto per il CNEL, e che è stata presentata il 27 ottobre a Roma, ha evidenziato un "difetto di sistema" all'interno di molte realtà portuali, il che vuol dire, in parole povere, che certi segmenti del ciclo portuale funzionano bene e altri, nello stesso porto, meno bene o male, in modo che alla fine l'affidabilità dello scalo nel suo complesso

soltanto 78 milioni di teu "reali" [12]. Uno dei problemi maggiori nel futuro, in particolare con l'esplosione dei traffici con la Cina, sarà quello dei vuoti: la media italiana, prendendo solo i tre porti principali ed escludendo il transhipment, è superiore alla media mondiale. Sommando i vuoti transitati nel 2003 per solo tre porti, Genova, La Spezia e Livorno, si raggiunge la bella cifra di 776.598 teu! Che la portualità italiana abbia raggiunto nel traffico unitizzato limiti di capacità risulta chiaramente dai dati dei due maggiori porti, La Spezia e Genova, che in tre anni sono cresciuti rispettivamente solo del 3% e del 5%, al netto del transhipment, rispetto a porti come Amburgo, Anversa o Le Havre, che hanno segnato incrementi a due cifre l'anno. Lo stesso potremmo dire per i traffici intermodali cross border, dati aggiornati al 2003, dove la crescita in quattro anni (2000, 2001, 2002, 2003) è stata relativamente modesta [13]. I dati del 2004, sulla base dei treni programmati, mostrano la sempre maggiore concentrazione sugli assi della Svizzera

FIGURA 1 QUOTE DI MERCATO PER VALICO (UTI) 2003

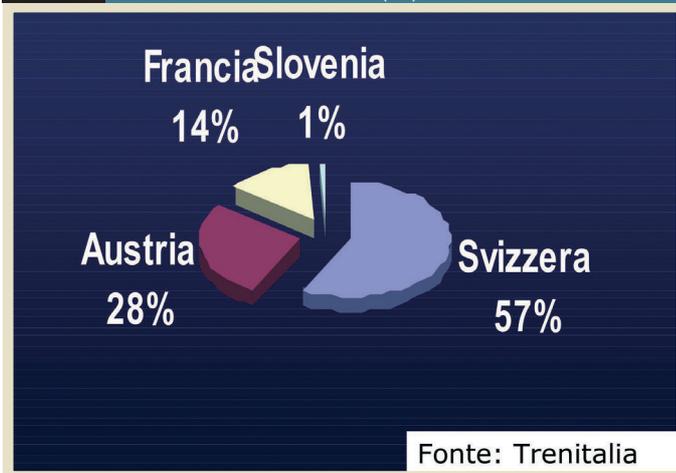
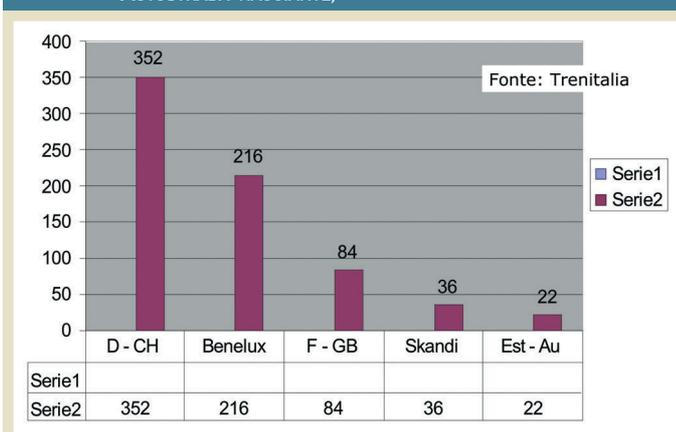


FIGURA 2 PER TRANSITI ALPINI: N° TRENI/SETTIMANA PER RELAZIONE PROGRAMMATI NOTA 14 PER IL 2004 (INTERMODALE SENZA AUTOSTRADA VIAGGIANTE)



e dell'Austria e la rapida decrescita di Modane [14, vedi figg. 1 e 2]. Il traffico intermodale cross border, su cui puntano tutti i "nuovi entranti" pubblici o privati,

è che la logistica finalmente è stata riconosciuta dal mondo imprenditoriale come una priorità a livello nazionale per poter raggiungere un livello accettabile

ha dei limiti di capacità nei terminal italiani, limiti che potrebbero essere affrontati anche con operazioni di ottimizzazione, utilizzando gli strumenti che l'intelligenza artificiale può offrire, come quelli messi a punto dalla nostra società Antoptima.

CONCLUSIONE

Per concludere, troppi sono i punti di debolezza strutturale. Tuttavia, poiché il Presidente di Confindustria ci invita a guardare il bicchiere mezzo pieno e a non piangerci addosso, cerchiamo di elencare brevemente i punti che possono rappresentare una leva per lo sviluppo. Il primo punto

di competitività.

Il secondo punto è che non si parla solo ed esclusivamente di infrastrutture, ma si comincia a parlare di una "politica industriale per la logistica", come noi stiamo chiedendo da anni, il che significa diffusione delle best practices all'interno dei processi e intensificazione di processi formativi mirati (non solo master, ma preparazione di figure intermedie). Il terzo punto è che poco alla volta, molto lentamente, la scala delle priorità comincia a essere percepita e l'importanza di intervenire su alcuni nodi decisivi - abbiamo in parte indicato quali - comincia a diventare opinione comune. Il punto di svolta, comunque, si avrà solo quando l'universo della domanda comincerà a capire che l'outsourcing del trasporto non è un modo di togliersi il pensiero dalla testa, ma l'inizio di una fase di revisione dei processi. Nel nostro paese per distribuire il 20% dei farmaci è necessario percorrere due volte il giro dell'Equatore. Queste forme "estreme" di servizio al cliente non hanno ragione di esistere, non è questa l'eccellenza, essa si raggiunge invece quando un'impresa si prefigge di ridurre l'intensità di trasporto necessaria alla produzione, quando si prefigge la riduzione del numero di viaggi per trasportare un'eguale se non superiore quantità di merce. C'è ancora molto lavoro da fare sul piano che riguarda strettamente la "cultura d'impresa". I dati di una recente ricerca sul traffico su strada sono infatti preoccupanti: se nel 1995 viaggiava a vuoto il 33% dei veicoli pesanti, nel 2002 questa percentuale è salita di dieci punti. Più del 55% dei veicoli pesanti non percorre distanze superiori ai 50 km [15].

note *

- [1] Juliet Schor, *The overspent american*, New York, Basic Books, 1998; v. anche il più recente *Born to buy: the commercialized child and the new consumer culture*, New York, Scribner 2004
- [2] Istituto per la Promozione Industriale, *L'economia industriale italiana. Tendenze, prospettive, politiche*, Ministero delle attività produttive, 2004.
- [3] CNEL, *Rapporto sul mercato del lavoro 2002*, redazione completata nel luglio 2003, disponibile inizi 2004. Mediobanca-Unioncamere, *Indagine sulle medie imprese industriali italiane*, 2002.
- [4] Mediobanca-Unioncamere, *Indagine sulle medie imprese industriali italiane. Commenti e testimonianze*, giugno 2004.
- [5] Istituto per la Promozione Industriale, *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Ministero delle Attività produttive 2003.
- [6] ISTAT, *Rilevazione sulle forze di lavoro. Il Trimestre 2004*, 28 settembre 2004.
- [7] Tito Boeri e Pietro Garibaldi, *Nuovi lavori e nuovi numeri*, su www.lavoce.info.it.
- [8] Fonte: Cermes Bocconi, Studio ECR-Indicode, 2004.
- [9] Deborah Bella, *Mercato immobiliare, logistica e facility management*, Il Sole 24 Ore edizioni, 2004.
- [10] V. l'ottimo lavoro di Andrea Costa in CNEL, *Traffici marittimi e Mediterraneo*. Secondo Rapporto, maggio 2002.
- [11] CNEL, *La competitività dei porti italiani*, luglio 2004.
- [12] V. gli ultimi studi Drewry Shipping Consultants, *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2004/05*, Londra 2004.
- [13] anno 2000 2003
Export: 589.150 600.055
Import: 579.855 593.587 (unità di trasporto intermodali) [Fonte: Trenitalia].
- [14] vedi slides ppt.
- [15] Regione Emilia Romagna, *Indagine sul trasporto merci su strada 2002*, presentata dall'arch. Rosini al Convegno di Modena del Freight Leaders Club, 8.10.04.