

**PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2011-2020 • FONDO DI GARANZIA PER L'ACQUISTO DI VEICOLI • BANCA MONDIALE: E' L'AFFIDABILITA' DEL SISTEMA CHE DETTA LE CONDIZIONI PER LA COMPETITIVITA' • I DATI CRITICI DEI TRASPORTI ITALIANI • FORMAZIONE E OCCUPAZIONE: SETTORI PRIMARI DI INTERVENTO • IL MERCATO EUROPEO - MOTORIZZAZIONI ECOLOGICHE - TRASPORTO MERCI**

### PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2011-2020

*"Il Piano della Logistica, al quale ha lavorato la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica ed il suo Comitato Scientifico con una ampia consultazione del settore (compresa l'UNRAE, n.d.r.), è lo strumento per operare i cambiamenti delle politiche di trasporto e logistica necessari e per le linee strategiche che dovremo affrontare nel breve e medio periodo per aumentare la competitività del nostro Paese".*

Queste le parole con le quali inizia l'introduzione del Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Altero Matteoli alla presentazione delle linee guida per il Piano Nazionale della Logistica (PNL) 2011-2020.

Ad eccezione di alcuni progetti pilota di settore (agroalimentare, merci pericolose, distribuzione urbana, rifiuti, prodotti farmaceutici) le precedenti elaborazioni di un progetto per ridare slancio allo sviluppo di una logistica competitiva in Italia non avevano prodotto risultati concreti.

Il fatto che il Sottosegretario Giachino abbia voluto sottolineare che il nuovo progetto non sarà un "libro dei sogni" fa ben sperare in un lavoro puntuale di ricerca delle criticità e dei sistemi più efficaci per superarle.

Nessuno si nasconde che la situazione sia complessa e contenga aspetti caratteristici del sistema trasportistico italiano, diventati col tempo problemi la cui soluzione richiede coraggio, prima ancora della definizione di progetti efficaci.

Proprio con questo spirito, **UNRAE** – in occasione della presentazione a Roma delle linee guida per il Piano – ha risposto alla richiesta del sottosegretario Giachino di indicare la disponibilità ad una collaborazione concreta da parte di enti e associazioni interessate.

Per l'attuazione del PNL, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha individuato dieci linee strategiche così specificate:

1. I riferimenti strategici del PNL (il PNL come parte del Programma nazionale di riforma per una crescita sostenibile – Europa 2020; Decisione di Finanza Pubblica 2011; Piano del Sud; Expo 2015; i Piani della rete TEN-T; Rete portante ferroviaria; Trasporto aereo (sperimentazione da FOB a CIF); le Piattaforme logistiche; l'Authority per trasporti e logistica);
2. Gli accordi interministeriali per un programma condiviso degli interventi (in particolare con i Ministeri di: Interno, Ambiente, Sviluppo economico, Economia, Lavoro, nonché Affari Esteri, Politiche Europee e Regioni e con le Università);
3. Il contributo delle Commissioni Parlamentari per il monitoraggio delle politiche di intervento (8<sup>a</sup> Commissione Senato della Repubblica; IX Commissione Camera dei Deputati);
4. Le politiche di settore nella logica di un sistema portante dei trasporti per il Paese (riforma autorità portuali; intermodalità, comodalità, interporti: priorità; ruolo e finanziamento del sistema portuale; le vie del mare; il sistema fluviale; Sportello unico doganale);

5. I processi di riforma e di rilancio del settore dell'autotrasporto (conto proprio, conto terzi, cabotaggio stradale; normalizzazione albi; controlli e banca dati autotrasporto; regolamentazione tempi, regolarità contributiva, corresponsabilità; Osservatorio costi nella Consulta; Atlante per la logistica; "ferrobonus" e "ecobonus");
6. I processi di filiera (distribuzione urbana delle merci; "best practices" per: beni di consumo, farmaci, elettrodomestici, automotive; dal piano delle merci a quello della mobilità urbana);
7. Norme, regole e politiche (premierità all'outsourcing logistico; riduzione costo del lavoro; ammodernamento parchi; politiche varie di intervento; regole per l'attuazione del PNL; politiche fiscali per la logistica; "Tremonti-ter" per le aggregazioni ed estensione di applicazione; riduzione viaggio vuoto e definizione divieti di circolazione; tavolo di esperti per la semplificazione normativa del settore);
8. Piattaforma telematica, sistema di ICT e Progetto Galileo (Piattaforma telematica nazionale; progetto Galileo);
9. Programma di formazione per una diversa "cultura" dei trasporti e della logistica (progetto di formazione, attivazione di un "master" nazionale),
10. Attuazione del Piano e promozione della Logistica (priorità, tempi, modalità; Agenzia per la Logistica; valutazione interventi ed effetti; monitoraggio semestrale).

E' stata richiesta, per l'avanzamento dei lavori sulle linee strategiche sopra elencate, la partecipazione diretta di ciascun ente esterno a due gruppi di lavoro.

**UNRAE**, nella prospettiva di una sua presenza attiva ai lavori della Consulta per i Trasporti e la Logistica al fine di contribuire a creare tutte le possibili condizioni per il rilancio del mercato V.I., ha indicato la propria disponibilità diretta ai Gruppi di Lavoro che dovrebbero implementare le **linee strategiche 5. (I processi di riforma e di rilancio del settore dell'autotrasporto)** con particolare riferimento all'azione per i controlli e la formazione di una banca dati sull'autotrasporto e **7. (Norme, regole e politiche: disincentivi e premierità)** dando come prioritaria l'azione relativa all'ammodernamento dei parchi rotabili.

Tra le altre linee strategiche indicate dal PNL che possono rivestire maggior interesse per **UNRAE** e stata individuata anche la **6. (I processi di filiera)** dove sono indicate le "best practices" per alcuni specifici settori del trasporto.

E' in preparazione un incontro di **UNRAE** con i responsabili del PNL per individuare insieme argomenti e modalità di collaborazione diretta.

### **FONDO DI GARANZIA PER L'ACQUISTO DI VEICOLI**

Il 16 febbraio scorso il Senato ha approvato la conversione in legge del decreto detto "Milleproroghe". Tra le misure diventate in conseguenza operative, c'è la possibilità che anche per il 2011 le imprese di autotrasporto possano accedere al Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese per l'acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci.

Il beneficio rientra tra gli aiuti sotto forma di garanzia e le domande da parte delle imprese interessate dovranno essere presentate e deliberate entro il 31 dicembre 2011.

Tutte le aziende e le associazioni che si occupano a vario titolo del trasporto di merci hanno espresso la loro soddisfazione per questa deliberazione del Parlamento e del Governo.

**UNRAE**, con una lettera del Direttore Generale, ha manifestato al Sottosegretario Giachino l'apprezzamento delle aziende associate, sottolineando che il provvedimento è tra quelli indicati come utili a contrastare tra l'altro la grave crisi che sta investendo il settore dei Veicoli Industriali e auspicando che, in coerenza con gli obiettivi fissati dalla Commissione UE, si possa lavorare ad una efficace programmazione di interventi finalizzati all'ammodernamento del parco circolante.

## **BANCA MONDIALE: E' L'AFFIDABILITA' DEL SISTEMA CHE DETTA LE CONDIZIONI PER LA COMPETITIVITA'**

La Banca Mondiale, sottolineando l'importanza ormai riconosciuta del fattore "logistica" nella competizione economica mondiale, finanzia il progetto "**Logistic Performance Index – Connecting to compete**".

L'indice è basato su un sondaggio mondiale condotto presso operatori logistici e corrieri e confronta le prestazioni dei singoli paesi lungo la loro catena di distribuzione interna.

Lo studio rileva che tra i fattori più importanti su cui si basa la competitività c'è la **affidabilità** della catena logistica. Gli operatori internazionali denunciano infatti una crescente preoccupazione per il lievitare dei costi conseguente a imprevisti, inefficienze, lentezze del sistema logistico, piuttosto che sui tempi o sui costi delle varie operazioni in senso stretto.

Lo studio suggerisce poi che le politiche nazionali dovrebbero concentrarsi sulla consequenzialità delle procedure doganali, la gestione dei flussi di confine, **le infrastrutture, i regolamenti sui trasporti terrestri** e rivela che le nazioni "performanti" sono quelle che hanno attuato un reale approccio sistemico nelle loro azioni settoriali.

La posizione dell'Italia, complessiva e sui singoli fattori, è così espressa:

- <b>Indice logistico</b>	:	<b>22°</b>
- Dogana	:	29°
- Infrastrutture	:	23°
- Spediz. Internaz	:	21°
- Competenza logistica	:	21°
- Track& Trace	:	21°
- Costi logistici	:	132°
- Puntualità	:	23°

Se ne ricava che i costi del trasporto terrestre interno alla nazione, che posiziona l'Italia al 132° posto, non sembra pesare sulla valutazione complessiva del Paese. L'Olanda (*best Practice* in Europa e seconda al mondo) è al 120° posto e Singapore (prima in tutto il mondo) è al 113° posto.

L'indice evidenzia piuttosto che ciò che pesa nella valutazione complessiva degli operatori è l'affidabilità. A maggiori costi indotti dalla poca affidabilità del sistema (mancata o ritardata consegna, depositi,...)l'indice logistico complessivo diminuisce e rimane basso anche quando dovessero migliorare altri dati di costo del sistema.

Si tratta di un dato qualitativo interessante sul fatto che l'affidabilità (**qualità complessiva**) e la "prevedibilità" dei tempi e dei modi di consegna pesano in modo determinante sulla competitività globale di un Paese.

Circa la qualità dei servizi forniti, si evidenzia che l'Italia è al 53° posto per la qualità della rete stradale, al 45° posto per la qualità delle ferrovie, all'83° posto per la qualità delle infrastrutture portuali, all'85° posto per la qualità delle infrastrutture portuali.

### **I DATI CRITICI DEI TRASPORTI ITALIANI**

Tra i dati ricorrenti utilizzati per indicare la situazione di emergenza del sistema trasportistico italiano, c'è un deficit di 40 miliardi di euro l'anno che graverebbe sul nostro Paese in conseguenza delle inefficienze del sistema logistico.

In effetti, come ha sottolineato Rocco Giordano, Presidente del Comitato Scientifico della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, nel settore trasporti l'Italia presenta un deficit di 100 miliardi di euro l'anno, 40 derivanti dal trasporto merci e 60 dalla mobilità delle persone. Il 60% di tale inefficienza si manifesta nelle grandi aree metropolitane.

Giordano ha poi ricordato che la fattura dei trasporti logistici italiani si quantifica oggi sui 188 miliardi di euro annui, con una perdita continua, pari a circa il 2% nell'ultimo anno. Di questi 188 miliardi, 83 vengono dall'autotrasporto. Sono dati che dimostrano come questo settore vada salvaguardato e indirizzato verso una riconversione in chiave logistica.

Un dato ancor più interessante è che dei 188 miliardi di cui sopra, ben 121 sono del "conto proprio", dei quali 47 riguardano il trasporto e 74 la logistica. Se ne deduce che in Italia non c'è quasi terziarizzazione nel settore. E per esternalizzare occorrono operatori affidabili, in mancanza dei quali diventa difficile pensare di poter effettuare, per esempio, spostamenti significativi dal trasporto stradale al combinato.

In Italia esistono oggi circa 112.000 aziende con veicoli. Sostiene Giordano: *"Bisogna fare in modo che le aziende monoveicolari si comportino come api. Che 50 piccoli operatori possano diventare una azienda di medie dimensioni. L'autotrasporto va guidato alla capacità di fare logistica per diventare competitivo. Non si può lasciare a sé un settore che movimentata il 90% delle merci che si muovono su terra nel nostro Paese (e oltre il 75% mediamente in Europa)"*.

### **FORMAZIONE E OCCUPAZIONE: SETTORI PRIMARI DI INTERVENTO**

Uno degli aspetti più critici del sistema trasportistico italiano è dato dalla crescente dislocazione e destrutturazione delle imprese di trasporto.

Tra le cause che inducono a questa scelta viene indicato l'elevato costo del lavoro, che sarebbe il maggiore responsabile della difficoltà delle imprese italiane ad essere competitive nei confronti della concorrenza estera, ma ancor più di quella che viene definita "fuorilegge".

I dati comunemente riportati parlano di un costo medio annuo del lavoro per un autista italiano pari a 45.000 euro in media, contro i 15.000 di un collega sloveno o rumeno.

Tra le indicazioni che vengono date al Governo da parte delle Associazioni di categoria ci sono quelle che nell'immediato potrebbero portare giovamento, quale la predisposizione di strumenti fiscali o previdenziali che alleggeriscano gli oneri relativi su aziende e lavoratori per un certo periodo.

E' tutta via opinione diffusa che il problema meriti una particolare attenzione e che si debbano studiare misure strutturali, tra le quali la predisposizione di un adeguato piano di formazione.

Le stesse linee guida per l'attuazione del PNL individuano (linea strategica n.9) la necessità di un programma di formazione per una "diversa cultura" dei trasporti e della logistica .

Vi si sostiene che la formazione dei diversi soggetti che operano nelle aziende e negli enti che determinano le politiche di settore deve diventare una vera e propria leva per fare il salto di qualità che serve all'Italia.

Le stesse aziende dell'autotrasporto indicano in maniera precisa l'utilizzo della formazione come strumento di sviluppo aziendale, al pari di qualsiasi altro investimento anche strutturale, in un momento di transizione come quello che stiamo attraversando.

Le esperienze finora maturate nel settore riguardano prevalentemente la formazione di profili professionali manageriali, tecnico-logistici, giuridico-amministrativi, nella telematica e nella certificazione di sicurezza, ma altri profili professionali tecnici specifici sono prevedibili per la preparazione di personale qualificato nei diversi momenti della movimentazione delle merci.

Per questo è fondamentale individuare percorsi formativi concreti, sostenuti da risorse adeguate.

## Il Mercato Europeo

Continua sostenuta la ripresa in tutti i segmenti del Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali e Industriali: a gennaio +16,6% nei commerciali (< 3,5 t) e + 51,1% negli autocarri (> 3,5 t.)

I dati sono però provvisori per la mancanza dei dati italiani, stimati dall'AAA.

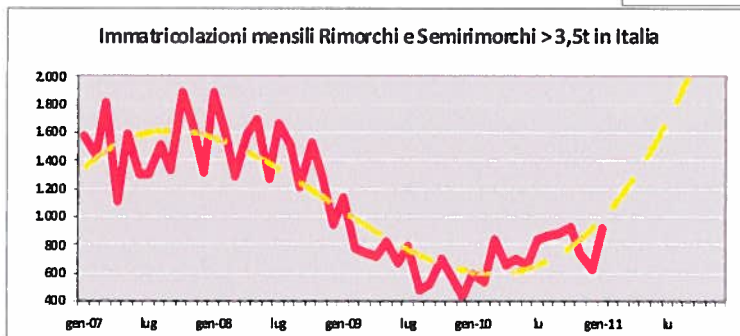
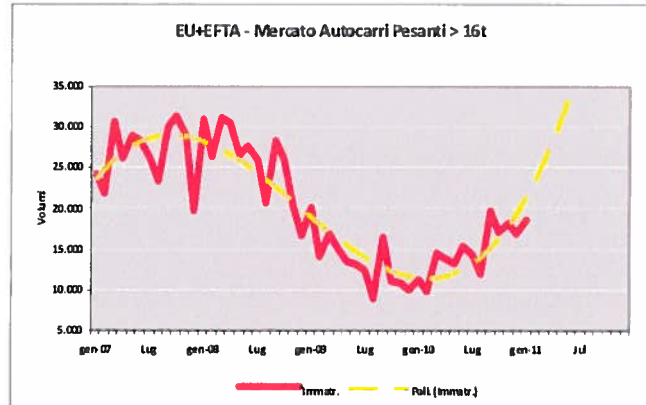
Rimane comunque ancora notevole la differenza con il 2007 (- 30% per i Commerciali <3,5t. e - 40,5% per gli autocarri > 3,5t), ma il mercato sembra ben avviato sulla via della ripresa.

La ripresa nel settore dei Commerciali è guidata in particolare dalla Gran Bretagna (+48,6%) e dalla Germania (+34,5%) tra i mercati più importanti.

Ma a gennaio è pure continuata molto sostenuta la decisa ripresa del mercato Europeo (EU 27 + EFTA) degli autocarri che continua dal secondo semestre dell'anno scorso.

Particolarmente significativi i progressi in volume di vendite della Germania (+58,9%), seguita da Francia (+55,2%), UK (+ 66,9%) e Spagna (+44,7%).

Sostenutissima in particolare la ripresa del mercato dei pesanti (> 16 t.), dove l'incremento sullo stesso mese dell'anno scorso è stata del 63%, con dati particolarmente significativi in Gran Bretagna



(+144,3%), seguita da Germania (+66,6%) e Francia (+ 65,5%).

Manca invece, come già sottolineato, qualunque indicazione per l'Italia, di cui si conoscono solo i dati relativi ai rimorchi, le cui immatricolazioni, secondo i dati Anfia, sono cresciute del 58,4% nel primo bimestre dell' anno, ma che rispetto allo stesso periodo del 2008 sono ancora inferiori del 49,5%, a sottolineare quanto ancora lunga e

faticosa sia la strada del recupero dei veicoli Industriali..

Anche negli USA si è avuto un aumento del 13% sul 2009 (+ 22% nel mese di dicembre) nel settore dei pesanti,

Class 8, e il trend positivo continua nei primi mesi dell'anno in corso. Ciò è dovuto, secondo il commento degli analisti, dal ritorno degli acquisti per l'invecchiamento del parco e le migliorate condizioni economiche, assieme alla accresciuta fiducia sulle tecnologie che riducono le emissioni.

**Motorizzazioni ecologiche** Nel mondo vi sono oltre 13 milioni di veicoli a metano, di cui oltre 620.000 Autocarri medi e pesanti e Autobus ( 250.000 in Europa) e ogni giorno sono messi in circolazione 4,000 veicoli a gas naturale.

Per quanto riguarda l'Europa, rispetto al 2009, il 2010 si è concluso con un incremento del 18% di unità alimentate da questo combustibile (Fonte IANGV). Inoltre, **autobus e camion a CNG assumono un ruolo significativo in Europa: consumano il 73,5% del metano utilizzato nel trasporto, mentre nel resto del mondo la media è pari al 40,5**

La Commissione Europea ha approvato la creazione del corridoio Nord-Sud del gas naturale (Metano).

Il presidente José Manuel Barroso e I leaders dei sei membri EU dell'Europa Orientale, inclusi Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Bulgaria e Romania, hanno concordato l'avvio di questa nuova iniziativa tesa a collegare il sistema energetico nell'area compresa tra il mar Baltico al Nord, l'Adriatico nel Sudovest e il Mar Nero a Sudest.

**Trasporto Merci** Secondo gli ultimi dati pubblicati dall' International Transport Forum dell' OECD la ripresa del trasporto merci appare molto debole.

Secondo I dati pubblicati a fine 'anno da ITF sui flussi globali del traffico merci dalla crisi del 2008, la ripresa è debole e incerta:

- Su strada, ferrovia e trasporto marittimo i livelli correnti di traffico sono del 5-10% inferiori ai livelli pre-crisi;
- Solo il cargo aereo ha recuperato dal pesante calo (da -15 a -25%) indotto globalmente dalla crisi su tutte le modalità di trasporto;
- La ripresa è incerta nel senso che il tasso di crescita si indebolisce e diventa negativo in certi segmenti. (Per esempio il Commercio Estero Statunitense per nave ed aereo in Settembre dello scorso anno)