## **I riflessi economici della crisi sul settore dei trasporti e della logistica**

Il comparto trasporti e logistica, come il resto del tessuto imprenditoriale del nostro paese, ha mostrato, negli ultimi anni, crescenti difficoltà determinate dall’avanzamento della crisi economica che ha prodotto pesanti effetti sul settore.

Difficoltà che si sono concretizzate, in primo luogo, nella capacità di rimanere in vita delle imprese operanti nel comparto come, peraltro, risulta anche dai dati sulle iscrizioni e cessazioni di imprese presso le Camere di Commercio.

Un dato (tab. 1) da evidenziare in tale proposito è il saldo persistentemente negativo tra il numero delle nuove imprese ed il numero di quelle che escono dal mercato: questo secondo valore supera il primo di ben 6.881 operatori nel 2012, e rimane negativo anche nei primi nove mesi del 2013, quando si attesta a -5.101 operatori. Oltre al dato negativo, è rilevante sottolineare l’accelerazione con cui il saldo di mortalità netta registra valori sempre più preoccupanti.

**Tabella 1- Nati-mortalità delle imprese del settore trasporti e logistica.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 gen-sett |
|  | Iscritte | Cessate\* | Saldo | Iscritte | Cessate\* | Saldo |
| Trasporti e logistica | **5.176** | **12.057** | **-6.881** | **2.651** | **7.752** | **-5.101** |
| *Trasporto terrestre* | *2.627* | *7.760* | *-5.133* | *1.602* | *5.815* | *-4.213* |
| *Logistica* | *1.184* | *1.924* | *-740* | *774* | *1.454* | *-680* |

\*Le cessazioni comprendono anche quelle d’ufficio.

*Fonte: elaborazione Ufficio Studi Confcommercio su dati Movimprese.*

Questi dati assumono una maggiore rilevanza alla luce del valore aggiunto realizzato dal settore trasporti e logistica, 84,6 miliardi in valore assoluto nel 2012, pari al 6% della ricchezza complessiva del Paese. Un valore che rende questo settore un pilastro della nostra economia, un mercato su cui puntare per incrementare la competitività del sistema. Competitività che potrebbe essere messa seriamente in pericolo qualora gli sforzi degli operatori di trasporti e logistica non venissero ricompensati, ma anzi vanificati da previsioni di legge che, qualora confermate, accrescerebbero i costi sostenuti dagli operatori italiani. Pensiamo alla riduzione dei rimborsi riconosciuti agli autotrasportatori per le accise sul gasolio, improvvidamente prevista nel disegno di legge di stabilità: una misura che potrebbe comportare una perdita di competitività per l’economia del paese, rendendo più conveniente, per gli autotrasportatori italiani attivi su scala internazionale, rifornirsi all’estero piuttosto che in Italia, producendo una riduzione negli incassi da Iva e da accise per le stesse casse dello Stato.

**La legge di stabilità e la questione delle accise**

Aldilà, infatti, dei 330 milioni di risorse che il Ddl intende destinare ad interventi di sostegno al settore, nelle pieghe del provvedimento, all’interno di due tabelline allegate, si prevedono tagli ai rimborsi delle accise sul gasolio e alle riduzioni compensate dei pedaggi autostradali quasi di pari importo. Cosa che, peraltro, costituisce il principale motivo della mobilitazione in corso dell’autotrasporto.

Considerando che l’Italia è al secondo posto nel mondo, dopo la Norvegia, per il costo del gasolio, è evidente che, con serbatoi della capacità di 1.500 litri, le possibilità di effettuare rifornimento presso più convenienti distributori esteri sono estremamente elevate, massime, poi, per quei veicoli che sono impiegati sulle tratte internazionali.

A fronte, dunque, di un piccolo risparmio in termini di minori rimborsi delle accise, le casse dello Stato rischiano di perdere ben maggiori importi, in conseguenza della “delocalizzazione dei rifornimenti”, se su 1,659 euro di costo totale del gasolio alla pompa ben 0,916 sono di competenza del fisco tra IVA e Accise.

In base ai dati dell'Istat sui traffici internazionali operati da vettori nazionali nel 2011, pari a 15.143 milioni di tonn/Km, e ai dati del Piano della Logistica e del Comitato centrale dell’Autotrasporto sul carico medio e consumi medi dei veicoli, si stima che la quantità di gasolio utilizzato per tale traffico ammonti a circa 416 milioni di litri.

Nel mese di ottobre 2013 il costo del gasolio alla pompa valeva 0,299 euro di IVA e 0,617 euro di accise per litro. Pertanto il valore totale degli introiti dello Stato per questo segmento di traffico ammonta a circa 382 milioni di euro. Questo, dunque, l’ordine di grandezza di quanto lo Stato rischia concretamente di perdere se eliminerà le agevolazioni sulle accise sul gasolio, inducendo, nella migliore delle ipotesi, almeno i trasportatori impegnati in traffici internazionali a fare rifornimento nei più convenienti Paesi esteri.

In generale, è idea condivisa da istituzioni internazionali, operatori del settore nonché da economisti che la tassazione sui fattori di produzione sia altamente sconsigliabile. Aumentare i costi degli input intermedi – quali i carburanti – che rappresentano un voce decisiva del conto economico delle imprese di trasporto, mette a rischio investimenti e occupazione di un settore strategico per moltissime filiere produttive. Insomma, proprio l’ultima cosa da fare.

Con un’ulteriore aggravante legata alla peculiarità del settore: l’estrema mobilità dei fattori di produzione.

Le flotte dei camion sono “impianti produttivi con le ruote”, che, grazie ai provvedimenti di liberalizzazione europea possono, infatti, essere rapidamente spostati, laddove le condizioni operative sono più convenienti per fare impresa.

Rifornimenti di gasolio in primis, ma anche sedi aziendali e forza lavoro prendono, sempre più la via della delocalizzazione, con conseguenze per le casse e la competitività del Paese assolutamente dirompenti.

Un dato allarmante da questo punto di vista ci viene fornito dall’indagine dell’Istat sul trasporto merci su strada: nel passaggio dal 2010 al 2011 i traffici internazionali (quelli completamente aperti alla concorrenza estera) svolti dalle imprese di autotrasporto nazionale si sono sostanzialmente dimezzati (-42%), con circa 15.100 tonnellate-chilometro a fronte di 26.500 dell’anno precedente.

Non soltanto, entrate per lo Stato che si perdono, ma un intero comparto che sparisce sotto la pressione della crisi e della concorrenza estera.

**L’impatto delle inefficienze del sistema nazionale dei trasporti e della logistica sulla competitività delle imprese nazionali di autotrasporto**

Un’indagine del Comitato centrale dell’Albo degli Autotrasportatori nel 2012 ha messo in evidenza gli impatti negativi delle inefficienze del sistema nazionale dei trasporti e della logistica sulla competitività delle imprese nazionali di autotrasporto.

In particolare, per effetto di livelli particolarmente elevati di alcune voci di costo, (imposte, assicurazioni, carburante, costo del lavoro) e delle più basse velocità commerciali per le imprese italiane è stato stimato un costo chilometrico medio di 1,579 € a fronte di 1,455 per quelle austriache, 1,407 per quelle francesi, 1,425 per quelle tedesche, 1,047 per quelle polacche, 1,227 per quelle slovene, 1,206 per quelle spagnole, 1,089 per quelle ungheresi e 0,887 per quelle rumene.

Molto netti sono risultati, dunque, i differenziali tra le imprese della vecchia e della nuova “Europa”, spinti prevalentemente da differenze sul fronte del costo dei carburanti e dei conducenti.

Il valore italiano è risultato, pertanto, superiore dell’11%-12% rispetto ai costi stimati per la Germania e la Francia, che rappresentano i Paesi con cui è più significativo il raffronto ai fini della competitività delle nostre offerte in ambito europeo; ha superato del 9% e del 29% rispettivamente quelli dell’Austria e della Slovenia, che rappresentano alternative più immediate alle nostre offerte soprattutto verso i Paesi dell’Est; ha superato del 42% il costo medio di Ungheria e Polonia, che sono i Paesi di quella parte dell’Europa di maggiore dimensione produttiva; e, infine, è risultato superiore di circa il 78% rispetto alla Romania, Paese con il costo minore tra quelli considerati.

Se ci si sofferma, in particolare, sul costo del lavoro, è impressionante la penalizzazione sofferta dalle imprese italiane e da quelle dei Paesi della “vecchia” Europa, rispetto ai nuovi Paesi partners: fatto cento il costo annuale di un conducente in Italia, quello per un’impresa in Germania è pari a 93, quello per un’impresa in Austria 99,2, in Francia 110, in Spagna 79,3, tutti significativamente più alti dei valori di Slovenia (71,2), Ungheria (54,9), Polonia (46,5), e Romania (43). Facile, comprendere, dunque come a tali condizioni competitive, scenari proposti in Europa di ulteriore liberalizzazione dei servizi di autotrasporto, attività che per natura possono essere facilmente riallocate sul territorio in funzione delle più favorevoli condizioni di contesto, rischiano di comportare per la “Vecchia Europa” deleteri scenari di desertificazione del settore assolutamente da scongiurare.

**Altre penalizzazioni sofferte dall’autotrasporto italiano**

Le imprese di autotrasporto italiane patiscono anche altre forme di penalizzazione che talvolta condividono con imprese italiane di altri settori, talaltra con gli operatori del settore esteri.

Questa doppia tipologia di svantaggio, molto spesso è frutto di un approccio “emotivo” alla legislazione, che nel recepire Direttive e indicazioni europee, ha portato il Legislatore nazionale a travalicarne (in peius) limiti e prescrizioni.

Esemplari da questo punto di vista due questioni: le strisce retroriflettenti per i mezzi pesanti e il sistema di tracciabilità dei rifiuti SISTRI, entrambe con adempimenti ed obblighi esclusivamente a carico dei trasportatori italiani.

Tale circostanza, oltre ad alterare le normali dinamiche concorrenziali tra diversi operatori, mina sul nascere l’efficacia degli stessi sistemi di sicurezza introdotti.

Ma, come detto, le penalizzazioni sofferte dall’autotrasporto per disposizioni normative o inefficienze di sistema sono numerose.

Tra queste si segnalano, in particolare:

# Protocollo Trasporti Convenzione delle Alpi

Uno degli ambiti più critici sul fronte dell’accessibilità è rappresentato, per il nostro Paese, dalla barriera alpina che lo separa con la sua limitata permeabilità, dal resto del Continente.

Nel corso degli anni diversi studi promossi dall’Albo e dalla Consulta dell’Autotrasporto hanno quantificato in oltre 1.000 milioni di euro l’anno il costo dell’attraversamento dei valichi alpini tra congestione, chiusure e contingentamenti.

E’ evidente, pertanto, che in un simile contesto ogni iniziativa legislativa che renda più difficile o costoso il passaggio attraverso le Alpi non può che ulteriormente penalizzare l’Italia, generando non solo per l’autotrasporto, ma per tutta l’economia nazionale un pesante deficit competitivo.

Il Protocollo trasporti è tra i Protocolli attuativi della Convenzione per la salvaguardia delle Alpi firmata a Salisburgo nel 1991 allo scopo di promuovere una politica globale per la protezione e lo sviluppo sostenibile delle Alpi.

Nel Preambolo del Protocollo trasporti viene affermato che la difesa dell’ecosistema naturale alpino deve essere perseguita conciliando le esigenze ecologiche e sociali con quelle di natura economica dei Paesi aderenti.

Ma l’inclusione del Protocollo trasporti all’interno della Convenzione rischia di comportare conseguenze economiche negative per il Nostro Paese.

Infatti, in base a quanto previsto dall’art.11, per il trasporto transalpino (traffico con origine e destinazione esterne all’area alpina) viene inibita la possibilità di costruzione di nuove strade di grande comunicazione, la cui definizione ricomprende tutte le autostrade e le strade a più corsie che per i loro effetti in termini di traffico sono assimilabili alle autostrade. La rinuncia alla costruzione per l’area transalpina rischia di penalizzare notevolmente l’Italia, unico Paese che deve attraversare necessariamente le Alpi per ottenere un legame con l’Europa in termini soprattutto economici.

Dunque, per quanto riguarda la costruzione di opere infrastrutturali che interessano il nostro territorio viene posta una limitazione alla sovranità nazionale, mettendo a rischio la competitività e lo sviluppo del nostro Paese.

# Direttiva Eurovignette

Nel Settembre 2011 sono state definitivamente approvate dal Consiglio Europeo le modifiche da apportare alla Direttiva Eurovignette del 1999 (Dir 1999/62/CE) relativa alla facoltà per i Paesi Membri di introdurre sistemi di tassazione per l’uso delle infrastrutture stradali da parte dei veicoli pesanti.

Per effetto delle modifiche introdotte, gli europedaggi potranno andare a coprire anche i costi esterni dell’inquinamento e del rumore, si potranno applicare ai veicoli commerciali con peso totale a terra superiore a 3,5 tonnellate in transito sulla rete autostradale europea (e non solo sulle reti TEN-T), potranno prevedere una maggiorazione fino al 175% per la congestione nelle ore di punta dei traffici, potranno prevedere maggiorazioni nei tratti montani.

A titolo d’esempio gli ulteriori pedaggi per inquinamento dell’aria a carico di un veicolo più anziano per una tratta di 100 Km in territorio montuoso potranno raggiungere i 32€.

# Calendario nazionale divieti

Ogni anno sul territorio italiano, oltre ai frequenti provvedimenti di blocco della circolazione adottati a livello locale per motivi di tutela ambientale, esiste un calendario di divieti di circolazione fuori dai centri abitati, per i veicoli pesanti, con peso totale a terra superiore alle 7,5 tonnellate, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione.

Le giornate di divieto per il 2013, fissate con Decreto del Ministro dei Trasporti del 6/12/2012, sono state circa 80, sottraendo, dunque, alle normali attività operative delle imprese, e alle conseguenti possibilità di reddito, circa il 22% delle giornate dell’anno. Oltre a ciò, è evidente che limitare i giorni disponibili per le attività rende meno fluide le attività di trasporto, potendo generare nei giorni aperti alla circolazione, dannosi fenomeni di congestione.

Confcommercio in sintonia con le altre associazioni di categoria si batte affinché tale calendario possa essere superato, o significativamente alleggerito, in considerazione dell’avvenuta liberalizzazione delle attività e degli orari della distribuzione, del significativo ridimensionamento del traffico stradale e dei grandi passi avanti fatti, sul fronte normativo e tecnologico, per contrastare il fenomeno dell’incidentalità stradale.

# Lentezze portuali

Per l’Italia la qualifica di piattaforma logistica europea proiettata nel mediterraneo è tanto abusata nei termini, quanto lontana dalla realizzazione nella realtà.

Infatti, nonostante il nostro Paese sia attraversato da tre principali rotte commerciali che collegano Europa Orientale, Asia Orientale e Nord Africa con i mercati dell’Europa Occidentale, questa strategica posizione geografica non è sufficiente a fornire competitività logistica al nostro sistema.

Da un recente documento di Federagenti, Fedespedi e Assoporti, emerge che i porti italiani sono asset essenziali e strategici per il recupero di competitività del Paese e lo sviluppo economico e il cosiddetto “cluster marittimo” ha un significativo ruolo all’interno dell’economia nazionale:

* 2,6% in termini di contributo al PIL, pari a circa 40 miliardi di euro l’anno
* Oltre 210 mila occupati diretti complessivamente impiegati.

Ma inefficienze lungo la catena logistica, lentezze burocratiche e procedurali, non soltanto lasciano sulla carta il ruolo per l’Italia di piattaforma logistica europea, ma rendono pesantemente dipendente il Bel Paese dai servizi logistici forniti dagli altri partners europei: in sintesi è l’Europa che appare come piattaforma logistica italiana.

Solo per fare un esempio, l’indagine della Banca Mondiale Doing Business 2013, nella sezione dedicata al commercio transfrontaliero marittimo, evidenzia come a fronte di una media di 19 giorni necessari, nei porti italiani, per esportare un container standard, l’attesa si attesti a circa la metà (11 giorni) nell’UE, con risultati ancora migliori per Francia e Spagna (9 giorni) e Germania e Regno Unito (7giorni). Risultati sostanzialmente analoghi vengono riferiti anche per le importazioni.

Secondo le stime contenute nel documento Federagenti-Fedespedi-Assoporti, questo significa che l’Italia, per ciascun giorno di ritardo, perde circa 7,5 miliardi di euro l’anno nel commercio internazionale. In ottica di opportunità, ciò significa che se riuscissimo a colmare il divario con la media UE nei tempi necessari per le operazioni di import/export, il commercio internazionale annuo del nostro Paese potrebbe crescere di circa 50 Miliardi di euro.

Ma cosa c’è alla base di tutta questa lentezza?

Sicuramente la mancata implementazione su tutto il territorio nazionale dello sportello unico doganale, finalizzato a velocizzare il momento doganale, dove intervengono 18 organismi controllori, con conseguenti rilevanti flussi informativi e documentali che andrebbero razionalizzati ed integrati.

Ma anche la limitata e non flessibile operatività dell’organico doganale, 6 ore al giorno a fronte delle aperture H24 garantite nelle migliori pratiche estere; il mancato allineamento degli orari di servizio di tutti i richiamati organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci, nonché la loro dispersione spaziale; la mancanza di centri polifunzionali di servizi, dove poter accorpare le diverse attività; lo scarso ricorso alla pratica del pre clearing doganale, ovvero dell’anticipata trasmissione dei documenti doganali rispetto all’arrivo e alla partenza delle merci nei e dai porti.

A tutto ciò devono aggiungersi i cronici problemi di accessibilità terrestre scontati dai porti nazionali che, quasi interamente collocati all’interno di città storiche, condividono con esse le ben note criticità in cui versa la mobilità urbana.