



OSSERVATORIO NAZIONALE SUL
TRASPORTO MERCE E LA LOGISTICA

DIMENSIONE TRASPORTI



Studi e Ricerche sui Trasporti



Il trasporto di merci in Italia nella prospettiva della ripresa economica

28 novembre 2013

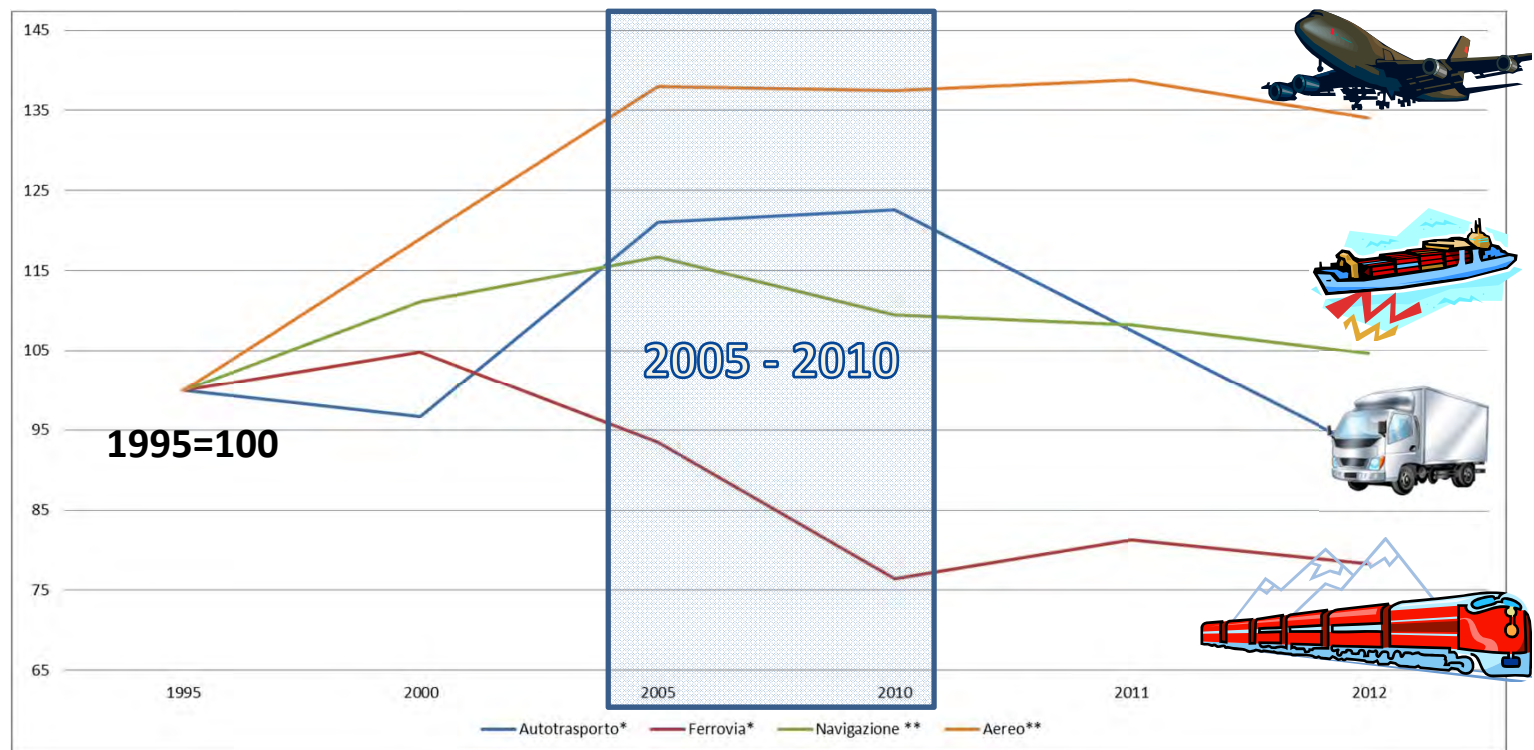
Con il sostegno della  FONDAZIONE
BNC

Il percorso logico

1. La crisi ha accentuato una **flessione della domanda di trasporto** - in particolare ferroviario - avviata prima (2005) del fallimento della Lehman Brothers (2009).
2. L'impatto della crisi è stato piuttosto rilevante per le imprese di trasporto (non solo ferroviarie) ed ha provocato un **abbassamento del valore aggiunto per addetto** superiore a quello medio di tutti i settori.
3. Sembra quasi che **il mondo dei trasporti non sia stato in grado di reagire alla crisi**, tuttavia ci sono esempi in controtendenza ed altri in cui forse **è mancato il coraggio**.
4. I trasporti dunque hanno **anticipato il declino dell'economia, ma non il suo rilancio** che dovrebbe avvertirsi in Italia già nel IV trimestre dell'anno in corso (si tratta di *decoupling* o di inefficienza?).
5. Quali dunque le **prospettive del comparto trasporti** di fronte alla ripresa economica? Abbiamo provato a chiederlo ad ***un panel di imprenditori***→

Evoluzione domanda per modalità di trasporto 1995-2012

1. Diminuzione dei trasporti terrestri (non solo del treno)
2. Tenuta del trasporto marittimo (cabotaggio in crescita)
3. Impennata del trasporto aereo

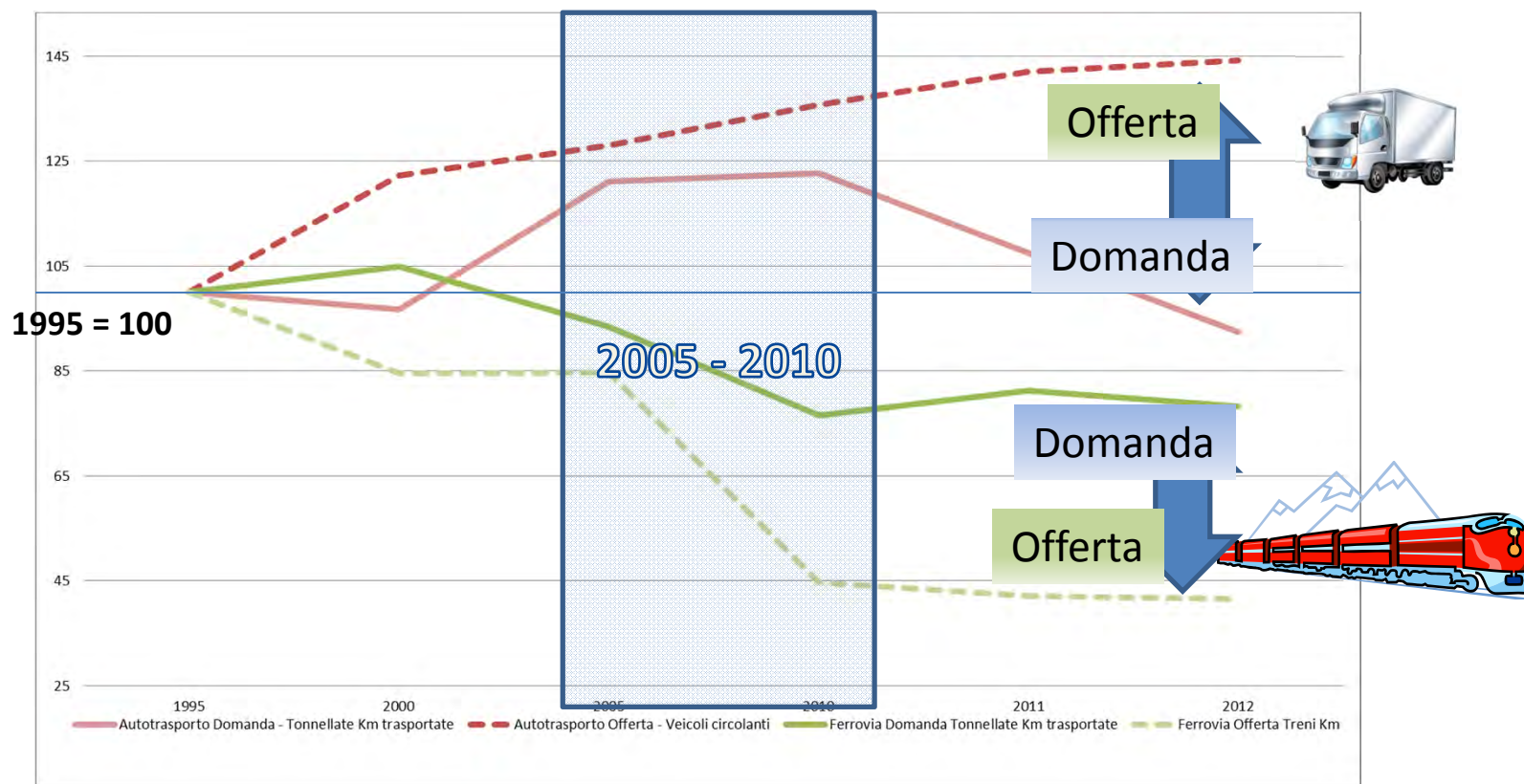


*Tonnellate/Km; ** Tonnellate

Fonte: Conte Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti varie annualità

Domanda e offerta di trasporto terrestre 1995-2012

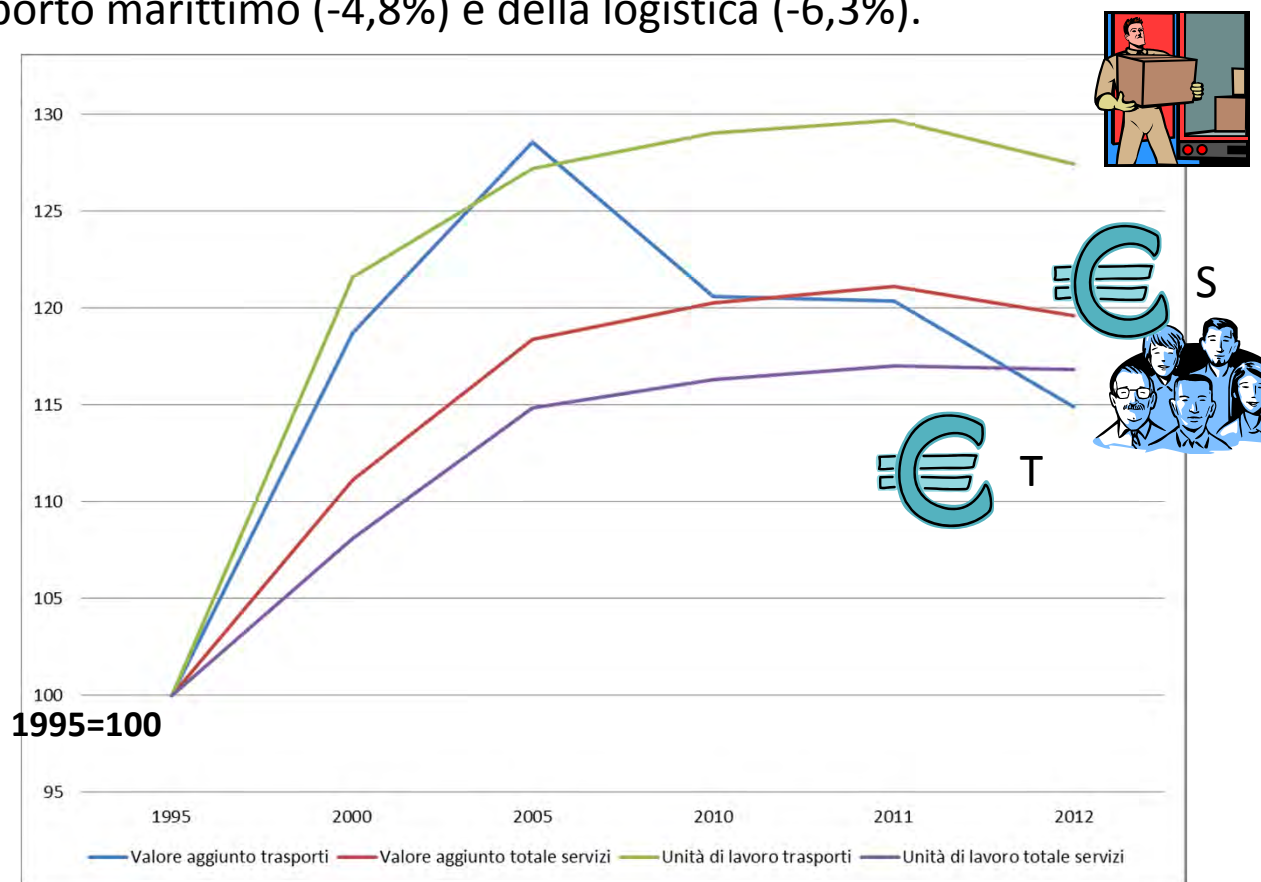
La domanda di trasporti di terrestre si attesta oggi a livelli inferiori a quelli del 1995. L'offerta di trasporto su gomma continua crescere, mentre quella su ferro continua a diminuire ben oltre il calo della domanda



Fonte: Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2012; ACI - Aiscat, 2012; Ministero Infrastrutture e Trasporti – URSF, 2013

Valore aggiunto generato e unità di lavoro attivate 1995-2012

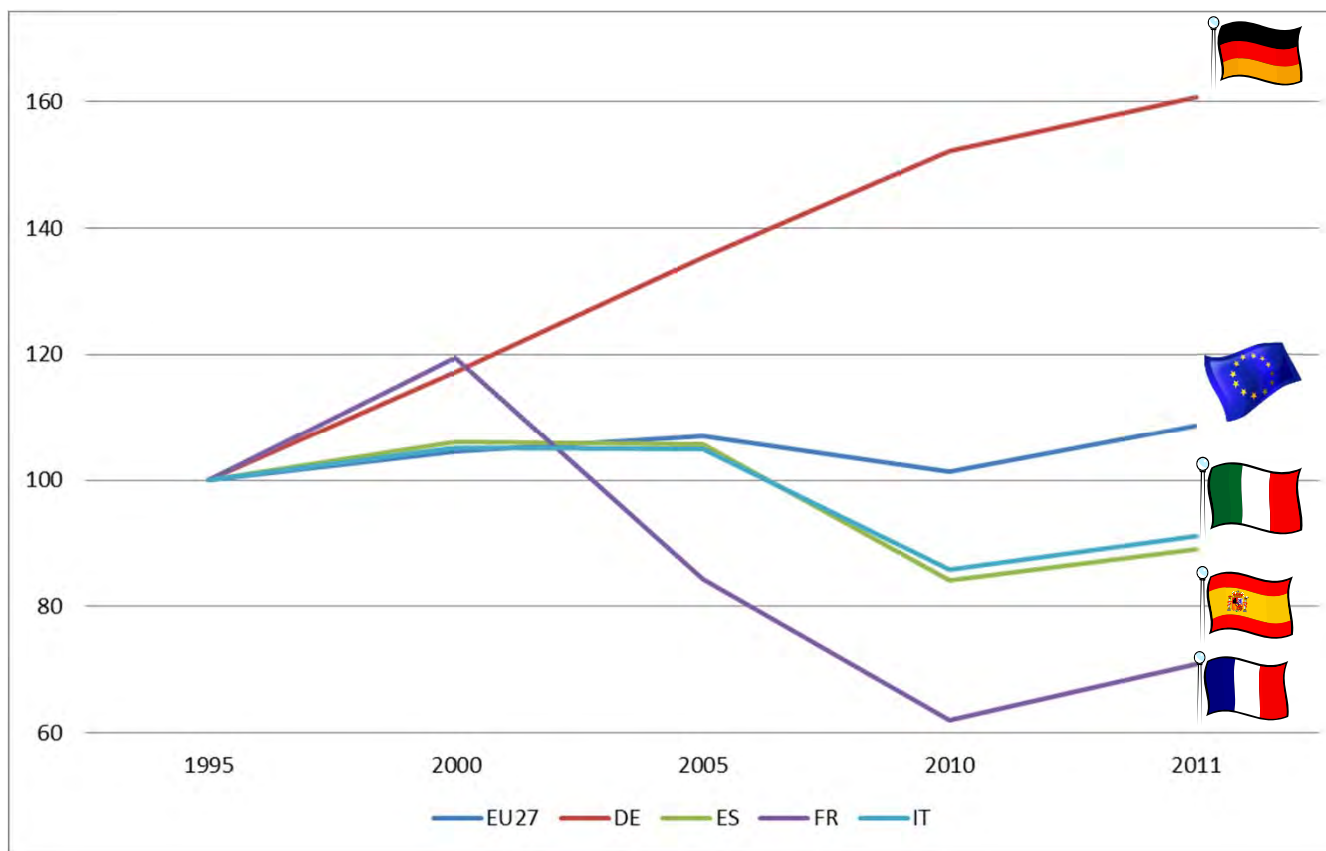
Dal 2005 il valore aggiunto per addetto è peggiorato rispetto al complesso dei servizi. Tra il 2011 e 2012, **il valore aggiunto per occupato è sceso molto più rapidamente rispetto al complesso dell'economia** (-3,2% contro il -1,2%). I comparti più colpiti da questa riduzione sono quelli del trasporto marittimo (-4,8%) e della logistica (-6,3%).



Fonte: Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2012 e Confcommercio, 2013

Le dinamiche del trasporto ferroviario in Europa 1995-2011

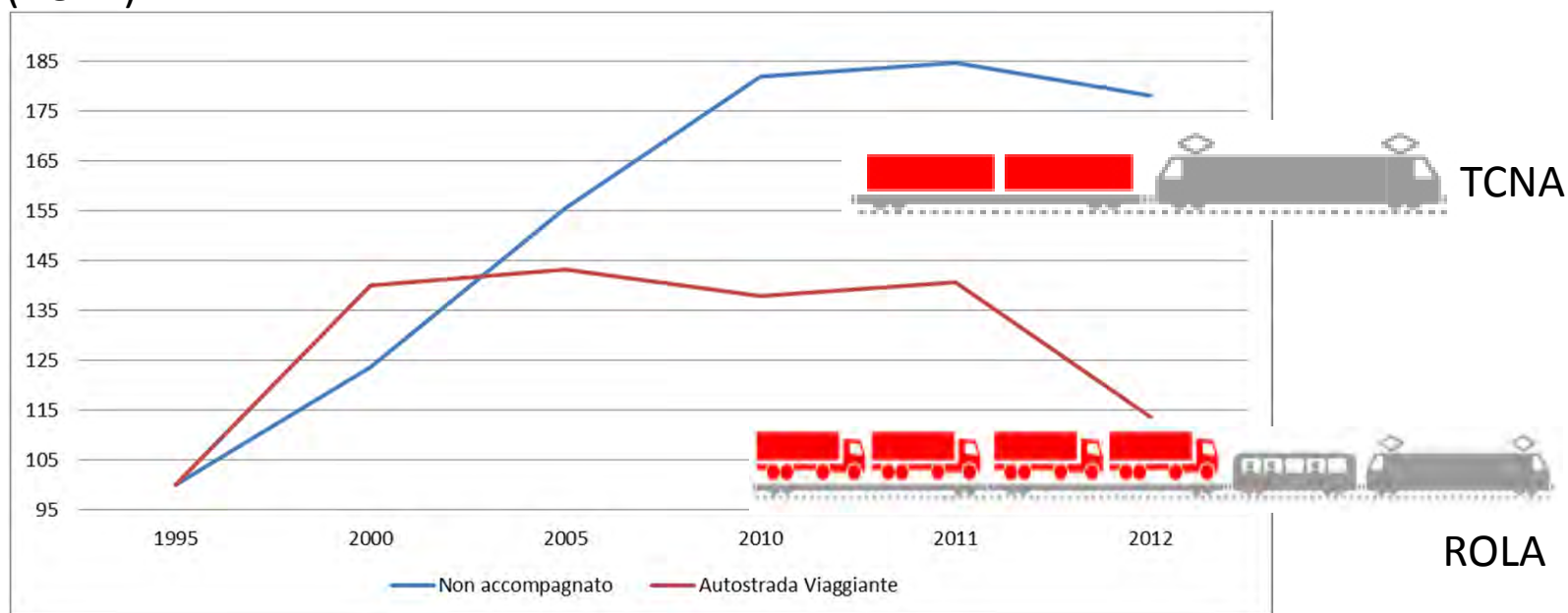
La domanda di trasporto ferroviario è calata in buona parte dei Paesi europei, tranne in quelli in cui l'investimento in infrastrutture e servizi è stato costante



Fonte: Statistiche EU DG MOVE, 2013

La nicchia del trasporto combinato internazionale 1995-2012 (l'impatto dei provvedimenti restrittivi)

Il segmento del trasporto combinato terrestre dal 1995 ad oggi in Europa è in costante crescita. Crescita più decisa del non accompagnato (TCNA), contenuta dell'Autostrada viaggiante (ROLA)



l'Italia ha partecipato all'incremento del traffico soprattutto nelle relazioni internazionali anche a causa delle politiche restrittive al transito dell'autotrasporto adottate dai due principali Paesi di attraversamento (Svizzera e Austria). Il **trasporto combinato che ha per origine o destinazione l'Italia rappresenta 54,3% delle T/km europee di trasporto combinato internazionale**, mentre la sola direttrice Italia-Germania ne raccoglie il **33,1%**.

Il bilanciamento del Mezzogiorno (Svimez, 2013)

L'andamento dell'economia meridionale

Nel 2012 l'attività economica è diminuita sia al Centro Nord che nel Mezzogiorno, segnalando il carattere nazionale della crisi. Tuttavia nel meridione **la flessione è stata superiore (-3,2%) alla media nazionale (-2,1).**

Il settore agricolo

L'agricoltura del meridione rappresenta il **40% del valore aggiunto nazionale e il 46% della forza lavoro** occupata del settore. Tuttavia soffre della flessione e degli squilibri territoriali registrati per il complesso dell'economia.

La capacità di traino delle eccellenze agricole

Nel quadro di debolezza che caratterizza l'agricoltura meridionale nel suo complesso non deve far dimenticare che **esistono anche nel Mezzogiorno realtà produttive di rilievo** dal punto di vista economico e produttivo.

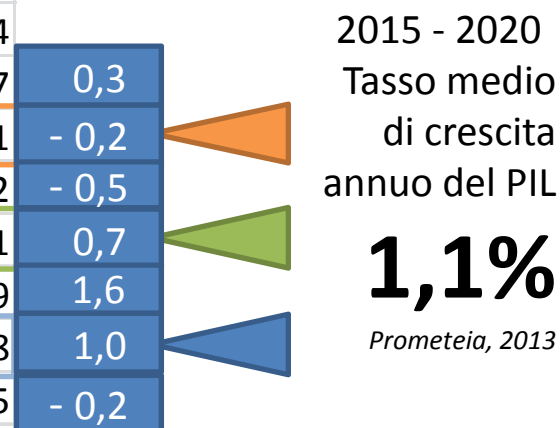
La debolezza del sistema

Tali realtà non riescono a dispiegare tutta la loro potenza di traino sul complesso dell'economia locale a causa dei limiti propri del contesto meridionale (servizi, amministrazione, infrastrutture), ma anche per una **mancata volontà di bilanciare i flussi** di merce in entrata ed in uscita da questa parte del Paese.

Le prospettive dello scenario macro economico nazionale (2012-2014)

Lo scenario macroeconomico prevede già per la fine dell'anno in corso un avvio di ripresa che dovrebbe consolidarsi definitivamente nel 2014 (E' bene ricordare che l'intensità della ripresa è valutata non da tutti allo stesso modo)

Scenario macroeconomico in Italia			
(variazioni percentuali sull'anno precedente, salvo diversa indicazione)			
VOCI	2012	2013	2014
PIL (1)	-2,4	-1,9	0,7
Consumi delle famiglie	-4,3	-2,3	-0,1
Consumi collettivi	-2,9	-1,4	-0,2
Investimenti fissi lordi	-8	-6,2	2,1
Esportazioni totali	2,2	0,2	3,9
Importazioni totali	-7,8	-3,1	2,8
Inflazione (IPCA) (3)	3,3	1,5	1,5
Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia e Istat.			
(1) Per il PIL e le sue componenti: quantità a prezzi concatenati; variazioni stimate sulla base di dati trimestrali destagionalizzati e corretti per il numero di giornate lavorative. – (2) Contributi alla crescita del PIL; valori percentuali. –			
(3) Indice armonizzato dei prezzi al consumo.			



Confcommercio, novembre 2013

La leva del commercio estero (2011-2012)

Il Saldo Import - Export prodotti manifatturieri

(in MLD di USD)

	2010	2011	Variazione %
Cina	582	739	27
Germania	324	381	17
Giappone	333	323	-3
Corea del Sud	172	206	20
Italia	56	82	46

Fonte: Elaborazioni Fondazione Edison su dati WTO

Le esportazioni sono cresciute costantemente dal 2009 al 2012 nonostante la congiuntura economica negativa.

La variazione percentuale delle esportazioni di prodotti manifatturieri tra il 2010 ed il 2011 è stata la più elevata tra i Paesi industrializzati.

L'aumento delle esportazioni è trainato dalle vendite verso Paesi Extra UE, soprattutto paesi OPEC, Svizzera e Stati Uniti, mentre rallentano quelle verso i Paesi UE.

La strategia europea e nazionale

Libro Bianco 2011 – Unione Europea

Obiettivi generali:

1. contribuire a realizzare un **sistema che sostenga il progresso economico** europeo;
2. rafforzare la competitività e offrire servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un **uso più efficace delle risorse** (sia energetiche che infrastrutturali) abbassando così l'impatto negativo di tali servizi sull'ambiente e su elementi fondamentali del patrimonio ambientale quali acqua, terra ed ecosistemi

Piano nazionale della logistica 2012-2020

Obiettivi generali:

1. candidare **l'Italia quale piattaforma logistica mediterranea**;
2. Rendere **più efficiente il sistema logistico nazionale** tagliando i 40 miliardi di euro di costo «stimato».

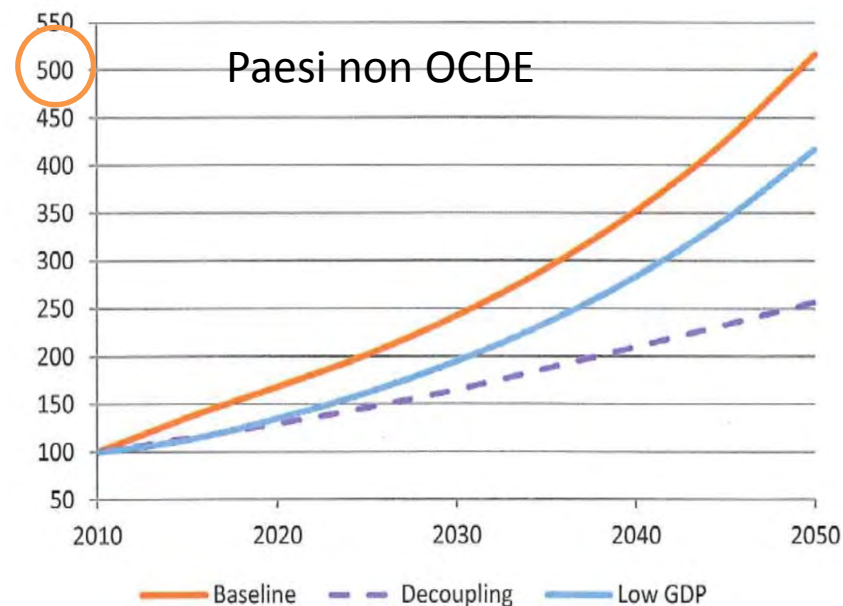
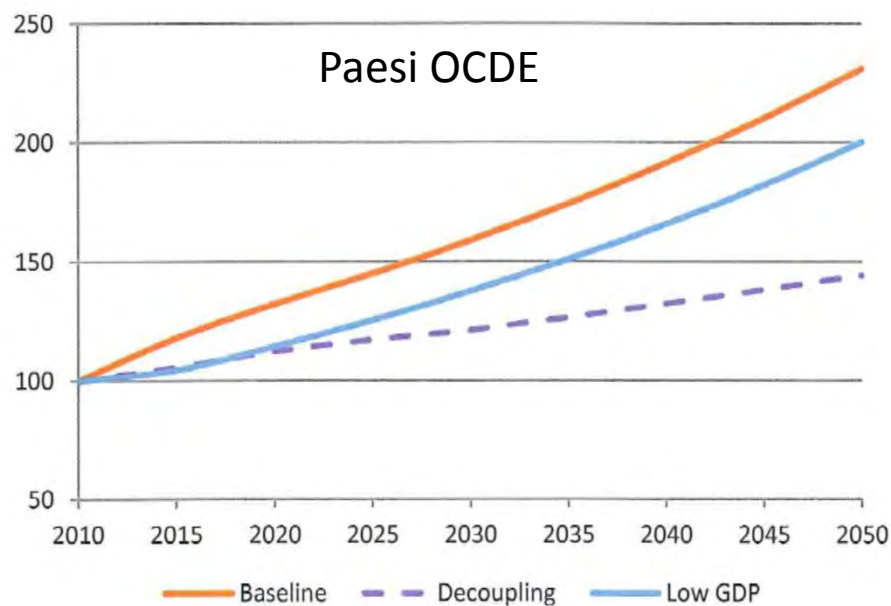
Le previsioni di crescita dell'indice di mobilità delle merci (2010 – 2050)

La nuova configurazione delle relazioni dell'import-export alimenterà nuovi poli di attrazione e di concentrazione di consumi e di produzione modificando sostanzialmente le geometrie logistiche e le priorità delle rotte commerciali

Indice di mobilità delle merci (tonn./Km per tutte le modalità di trasporto)

Ipotesi di crescita del PIL alta (baseline) o bassa (Low GDP), o di efficacia degli interventi di razionalizzazione degli spostamenti di merce (decoupling)

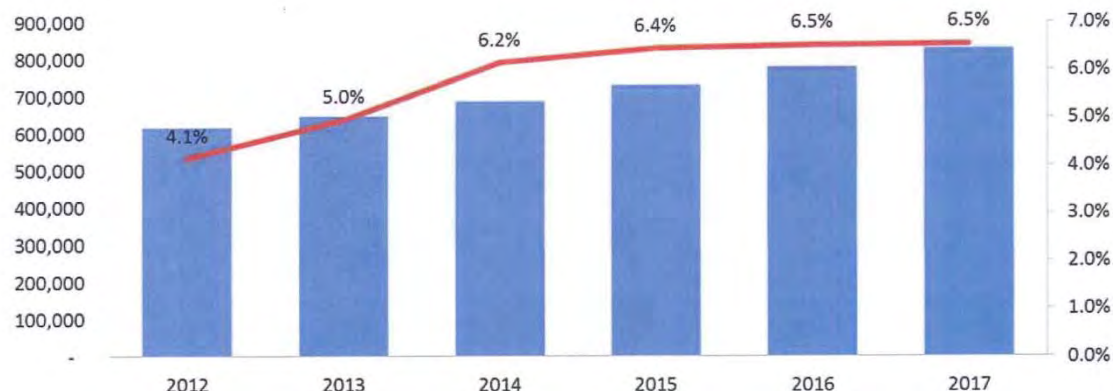
Proiezione 2010-2050 (2010=100)



Fonte: Elaborazioni ITF su dati MoMo-model (IEA)

Porti: previsioni di traffico e dotazione infrastrutturale (2012 – 2020)

Previsioni movimentazione container nei porti mondiali (CAGR 2011 – 2017: 5,8%)



Fonte: Drewry Maritime Advisor, 2012

Ipotizzando un incremento medio annuo dal 2014 al 2020 del 4,5% l'offerta dei porti italiani sarà comunque superiore rispetto alla domanda potenziale

Previsioni di traffico nei porti dell'arco tirrenico e adriatico

Anno	2014	2017	2020
Coefficiente di saturazione (traffico previsto dotazione infrastrutturale)	72,7%	72,8%	63,6%

Fonte: Elaborazioni Curi, Bologna, Stevanato su dati Dynamar/Alpha Liner e altri, 2013

Appunti per la costruzione di una strategia

Superare la retorica del gap infrastrutturale

Vincoli

Dimenticare il metodo della legge obiettivo. Dal 2004 ad oggi solo 30 progetti (su 390 approvati) sono stati realizzati il cui valore non supera l'1% del valore complessivo delle opere programmate.

Opportunità

Disegnare una strategia che indichi le priorità; investire non solo in opere ma anche nel miglioramento dell'organizzazione dei servizi e nell'innovazione tecnologica dei mezzi

Evitare processi di privatizzazione solo formale

Vincoli

Vantaggio competitivo dell'*incumbent*; sovvenzionamento pubblico senza obiettivi, o senza controllo; rendite di posizione.

Opportunità

Separazione tra attori pubblici e privati e tra funzioni (gestore di reti e di servizi)
Cultura del monitoraggio dei risultati non solo *spending review*

Tenere conto delle caratteristiche peculiari del mercato italiano

Vincoli

Domanda concentrata, con particolari assorbimenti nelle aree metropolitane; Offerta polverizzata più del 90% del parco veicoli merci registrati ha una capacità di carico di meno di 3,5 tonn.

Opportunità

Migliorare l'efficienza della logistica urbana (*smart cities – ICT*)
Agevolare il conto terzi e disincentivare il conto proprio

... e del punto di vista degli operatori....

Uscita dalla crisi

2014

L' 85% degli intervistati ritiene che **la ripresa non si vedrà**: crescita zero sia per l'economia italiana, che per il settore secondo il 60% degli operatori e negativa secondo il 25%. La propria azienda è vista in vantaggio con una crescita fra l'1 e il 2%.

2017

Le aspettative divengono **positive** sul medio termine : oltre il 60% prevede per economia e settore una crescita fra l' 1 e il 2%. Anche qui le prospettive aziendali, tutte positive, sono migliori e il 50% prevede uno sviluppo dei propri affari superiore al 2%.

2020

Sul lungo periodo il 25% di intervistati ha preferito non pronunciarsi. Chi si è espresso ha manifestato **ottimismo**: per tutti il settore crescerà, secondo il 45% ad un ritmo contenuto, secondo il 30% con tassi superiori al 2%. Le aziende di appartenenza vengono ritenute capaci di una espansione superiore al 2% annuo dal 55 % degli intervistati.

Posizionamento dell' Italia

ITALIA PIATTAFORMA LOGISTICA D' EUROPA ?

Solo in teoria per i limiti dei porti: fondali, burocrazia, costi (manovre etc.); e in futuro sarà necessario distinguere i porti di transhipment di rilievo regionale, da pochi porti ancora candidabili come hub continentali, perché:



TEMPO INSUFFICIENTE

per rimuovere i vincoli dei porti (solo La Spezia e Trieste hanno iniziato)



EXPORT ITALIANO

ad alto valore aggiunto, ma di piccoli volumi



NUOVE GEOMETRIE

riduzione dei traffici via Suez e aumento di quelli via Bering

Opportunità tutte nel Mediterraneo:

- sviluppo di flussi continentali : Francia, Spagna, Turchia ed Est Europa
- avvio di mercati potenziali : Nord Africa, non facile per crisi politiche e nuovi operatori locali low cost

Investimenti esteri

Investimenti in Italia poco profittevoli per:

- la burocrazia: troppo il tempo per una start-up o un investimento
- le leggi (fisco, lavoro e sicurezza) incerte e poco “ europee”
- la lentezza della giustizia civile, con un diritto di fatto diverso da quello cogente
- arretratezza e insufficiente manutenzione delle infrastrutture
- impieghi che penalizzano il rating del portafoglio degli investitori

Possibilità di acquisizioni a buon mercato:

- opportunità: i soggetti più sani potranno sviluppare sistemi più estesi ed efficienti, ad esempio integrando terminal portuali ed interporti
- minacce: “ svendita”, smembramento ed utilizzo dei soli asset interessanti

INTEGRAZIONE VERTICALE
IMPROBABILE perché retrocedono i grandi player italiani e l' export rinuncia alla ownership del trasporto

INTEGRAZIONE ORIZZONTALE
POSSIBILE con altre acquisizioni di terminal al nord per completare reti estere

DELOCALIZZAZIONE
CERTA degli operatori italiani all' estero
possibilità di distacchi in Italia

Crescita di intermodalità

Non c'è una rete intermodale nazionale, ma solo grandi terminali di reti estere, troppi interporti scollegati e deserti e poche piccole reti "proprietarie"

TERRESTRE NAZIONALE

- risoluzione limiti di sagoma e categoria delle linee ferroviarie
- cambio nella politica per l'autotrasporto: imposizione elevata sul gasolio, sussidi, prezzi bassi
- collegamento dei porti non solo a inland terminal, ma a gateway commerciali



**CONDIZIONI
PER LA
CRESCITA**



INTERMODALE INTERNAZIONALE

- ripresa dell' economia europea
- risalita dei prezzi stradali

MARITTIMO

- maggiore integrazione operativa nei porti (terminal, dogana, operatori, ferrovia)
- maggiore efficienza del ferroviario

Il futuro è nella integrazione di porzioni efficienti di rete che esistono, dove i terminal sincronizzano i ritmi delle diverse modalità, rendendo sostenibili anche i collegamenti ferroviari di corto raggio

Logistica nel Mezzogiorno

La deindustrializzazione e la caduta dei consumi hanno determinato il fallimento di molti operatori di trasporto. Le multinazionali rimaste sono servite a prezzi bassi da operatori esteri che bilanciano l'import italiano. Agli operatori italiani restano le PMI sopravvissute

Il futuro è nella esportazione di agroalimentare di qualità (prodotti freschi e prime lavorazioni): alla ripresa dei consumi, questi traffici si potranno bilanciare meglio rispetto alle produzioni industriali cessate

Troppi porti nel sud e ciò non favorirà l'intermodale marittimo, ma Gioia Tauro potrebbe diventare l'hub distributivo di un bacino di 15 milioni di abitanti (Campania, Sicilia, Puglia e Calabria)

Occorre adeguare la ferrovia. Se continuerà la chiusura di scali merci, si dovranno consentire gli investimenti privati in terminali raccordati. I contributi al servizio universale dovrebbero diventare incentivi per l'intermodalità

Serviranno comunque **investimenti veri**, concepiti in una logica aziendale da, o almeno con, imprenditori affidabili che rischino in proprio.

Sviluppo infrastrutturale di nodi e reti

I nodi trasportistici vanno fatti dov'è il mercato.
In Italia hanno invece prevalso campanilismo e immobilisti.



Con la ripresa i principali interporti del nord, torneranno saturi come prima e troppi nuovi "autoporti" resteranno ancora privi di sufficiente lavoro

Il limite prevalente da superare sembra
l'incapacità di costruire sistemi efficienti e non il gap infrastrutturale



navettaggi ferroviari verso
piattaforme retroportuali



alleanze



imprenditori della logistica negli
interporti deserti

Necessario concentrare le risorse sui pochi miglioramenti indispensabili della infrastruttura ferroviaria :

- interventi mirati su 3 o 4 porti strategici, finalizzati a eliminare colli di bottiglia e inefficienze e a costruire i raccordi mancanti;
- adeguamenti di sagome (PC 80/410) e pendenze (per minimo 1500 ton) sugli assi ferroviari strategici per il trasporto merci (valichi e grandi direttrici)

I vincoli allo sviluppo

BUROCRATICI (49) NORMATIVI (52)

Sono percepiti come i principali. Benché le normative (doganali, etc.) siano le stesse vigenti nel resto d' Europa, vengono applicate in modo più farraginoso, soprattutto nei porti. Le cosiddette "semplificazioni" impongono spesso solo norme aggiuntive.

INFRASTRUTTURALI (68) FINANZIARI (73)

Hanno un peso rilevante, ma inferiore. E' opinione comune che non servano nuovi porti e interporti, ma che quelli che ci sono necessitino di urgenti adeguamenti. La rete ferroviaria appare limitata in termini di prestazioni per il trasporto delle merci.

PROFESSIONALI (87) MANAGERIALI (91)

Di minor peso, per la gran parte degli intervistati esiste un adeguato know how. Secondo alcuni c'è bisogno di più propensione alla innovazione, di meno improvvisazione e di una capacità di "ricamo", ossia di ritornare sulle nuove realizzazioni per renderle coerenti con i sistemi in essere.



L' orientamento al futuro

IL PAESE

Per la totalità degli intervistati il Paese è in ritardo sulle sfide imposte dal futuro.

IL SETTORE

Stesso giudizio negativo per il settore secondo quasi la metà degli intervistati, mentre l' altra metà ritiene che si stia attrezzando, anche grazie alla “selezione naturale” degli operatori determinata dalla crisi.

L' AZIENDA

La propria azienda resta invece percepita positivamente: metà ritiene che si stia preparando per il futuro, metà che sia già pronta per le nuove sfide.



Gli operatori più solidi per reagire alla crisi hanno adeguato le loro strategie: non hanno cessato di **investire**, ma stanno spesso **diversificando** su altri paesi.



OSSERVATORIO NAZIONALE SUL TRASPORTO MERCE E LA LOGISTICA

DIMENSIONE TRASPORTI



Studi e Ricerche sui Trasporti



Grazie dell'attenzione!!

Con il sostegno della  FONDAZIONE
BNC