

GLI SCENARI DEL TRASPORTO MERCI E DELLA LOGISTICA NELL'OPINIONE DEGLI OPERATORI: I RISULTATI DI UN'INDAGINE DIRETTA

In preparazione del Convegno del 28 novembre 2013 sulle prospettive del settore del trasporto merci e della logistica, Dimensione Trasporti ed ISFORT hanno realizzato un'indagine diretta sugli operatori, finalizzata a registrare aspettative e valutazioni sui temi nodali di sviluppo del settore. L'indagine è stata realizzata mediante interviste telefoniche strutturate effettuate nel mese di ottobre 2013. E' stato consultato un panel di 20 manager, responsabili di primissimo livello di alcune fra le più importanti aziende del settore e di due importanti associazioni di categoria. Sono stati scelti operatori attivi su diversi segmenti del mercato con l'intento di raccogliere opinioni maturate da diversi punti di vista lungo tutta la catena del valore della logistica italiana.

L'indagine ha riguardato i seguenti aspetti della evoluzione attesa per il settore:

- le prospettive economiche;
- il posizionamento dell'Italia rispetto ai flussi globali di merci;
- la possibilità di investimenti esteri nel nostro Paese;
- le opportunità di crescita per il trasporto ferroviario e l'intermodalità;
- il futuro di trasporti e logistica nel Mezzogiorno;
- le esigenze di sviluppo infrastrutturale di nodi e reti per la logistica;
- i vincoli più rilevanti per lo sviluppo del settore;
- il grado di preparazione dei diversi attori ad affrontare le sfide del futuro.

A seguire si propone una sintesi ragionata di quanto è emerso dalle interviste. Chi ha curato la ricerca ha cercato di rappresentare nel modo più fedele possibile le opinioni espresse dagli intervistati e si è comunque astenuto dall'aggiungere qualunque considerazione o giudizio.

1) Le prospettive economiche

Orientamento	A breve periodo (2014)					A medio periodo (2017)					A lungo periodo (2020)				
	positive	stabili	negative	positive	stabili	negative	positive	stabili	negative	positive	stabili	negative			
Tasso medio annuo percentuale	>+ 2%	+1/ +2%	-1/ +1	-1/ -2%	>- 2%	>+ 2%	+1/ +2%	-1/ +1	-1/ -2%	>- 2%	>+ 2%	+1/ +2%	-1/ +1	-1/ -2%	>- 2%
Italia		3	12	4	1	2	12	6			2	13	5		
Comparto dei trasporti e della logistica		2	12	5	1	2	15	2	1		6	9	5		
Sua azienda	2	9	8	1		10	10				11	4	5		

(Valori pari alle frequenze della indicazione degli intervistati)

La gran parte (pari all'85%) degli operatori intervistati ritiene che nel 2014 la ripresa di fatto non si vedrà, né per l'economia italiana, né per il settore dei trasporti e della logistica; in particolare 60% degli operatori prevede una crescita attorno allo 0 e il 25% scommette su un segno negativo. Peraltro, il 55% degli stessi intervistati situa la propria azienda in posizione di vantaggio rispetto alle dinamiche di contesto, prevedendo per le proprie attività una crescita, di norma contenuta fra l'1 e il 2%.

Le aspettative divengono finalmente positive solo sull'orizzonte del medio termine (2017): oltre il 60% degli operatori prevede per l'economia e per il settore una crescita compresa fra l'1 e il 2%. Ancora una volta le aspettative di crescita aziendale, tutte positive, sono maggiori, posto che 50% prevede uno sviluppo dei propri affari superiore al 2%.

In merito al lungo periodo (2020) il 25% di operatori ha preferito non pronunciarsi, ma chi si è espresso lo ha fatto manifestando ottimismo: per tutti il settore dei trasporti in Italia crescerà, secondo alcuni (il 45%) ad un ritmo pur sempre contenuto, secondo altri (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.

Non mancano tuttavia note di profondo pessimismo. Secondo alcuni nel breve e medio periodo continuerà la riduzione della componente interna della domanda, compensata dalla crescita della componente estera. Se sembra proprio che il settore del trasporto merci, questa volta, non anticiperà la ripresa economica generale, è ragionevole supporre che almeno la segua. Ma c'è chi resta convinto che nei prossimi due o tre anni non ci saranno comunque incrementi significativi della domanda di trasporto merci. I segnali di ripresa per l'Italia sono deboli e una crescita europea, anche robusta, potrebbe non avere da noi effetti significativi perché nel frattempo troppe grandi produzioni industriali sono cessate o sono state delocalizzate, mentre altre, come la siderurgia, stanno attraversando una fase fortemente critica. Secondo alcuni, quindi, non ci sono prospettive positive per i trasporti a causa di una serie di fenomeni che persisteranno anche in presenza di una inversione del ciclo economico.

In particolare:

- le commesse di trasporti e logistica diventano sempre più brevi sia in termini di durata che di urgenza;
- la domanda tende a frammentarsi sia nelle dimensioni (spedizioni sempre più piccole) sia nella distribuzione dei mercati (pluralità di paesi, poca concentrazione) anche a causa della delocalizzazione degli impianti (si vedano gli esempi del cacao, delle lattine per bibite etc.).
- tutto ciò determina stress sul servizio di trasporto, rendendolo più complesso e meno efficiente;
- in Italia si continuano a registrare fallimenti a catena dei trasportatori, preceduti da una serie di comportamenti evasivi che ne amplificano le conseguenze sull'intero settore.

In generale si ritiene che abbia maggiori probabilità di sopravvivere oggi e di crescere domani solo chi aggiunge servizi logistici al business primario del trasporto.

Gli operatori, di conseguenza, adeguano le loro strategie. La Messina Lines, ad esempio, non ha cessato di investire ed ha acquistato 4 nuove navi, autocaricanti e autosbarcanti, fra le più grandi al mondo per il RO-RO. Nel contempo, tuttavia, sta diversificando su altri paesi: diminuisce la stiva italiana a vantaggio di stive pieno/pieno su altri paesi.

2) La piattaforma logistica

Per molti anni si è parlato dell'Italia quale piattaforma logistica ideale del Mediterraneo. Anche il recente Piano nazionale della Logistica conferma questo orizzonte strategico. Dal suo punto di vista ed in base alla sua esperienza professionale qual è il ruolo attuale del nostro Paese nelle Geometrie mondiali della logistica e degli scambi internazionali, quale quello potenzialmente raggiungibile?

La posizione dell'Italia nel Mediterraneo, e del Mediterraneo nei traffici mondiali, è e resta baricentrica. L'Italia appare quindi teoricamente ben posizionata, ma nei fatti assai poco inserita, rispetto alle geometrie dei principali flussi mondiali di merci. Secondo molti questa potenzialità non si realizza per scelte di politica industriale assenti o sbagliate. Anche flussi di traffici con provenienze e destinazioni da e per l'Estremo Oriente utilizzano, per raggiungere aree produttive nazionali, porte di accesso marittime del Nord Europa (volumi stimati in circa 400.000 TEU/anno).

Gli investimenti fatti nei porti italiani non riescono ad attrarre i traffici dal Far East in import verso l'Europa. Emblematica è anche la vicenda della TAV. Mentre si è perso tempo a causa del noto vincolo "va bene tutto, purché non sia nel mio giardino", i flussi di traffico hanno trovato la loro strada a nord delle Alpi. L'approccio di politica dei trasporti resta troppo provinciale: ad esempio, l'Italia non si sta preparando adeguatamente all'apertura del traforo del Gottardo e non riuscirà a cogliere le opportunità che ne deriveranno per la logistica intermodale.

Le nuove grandi navi portacontainer sono più lente e, in teoria, passare per i porti del Mediterraneo piuttosto che per quelli del Nord Europa farebbe risparmiare 7/8 giorni di navigazione. La nostra è però una posizione virtuale, di fatto non sfruttata per diverse ragioni: l'insufficienza dei fondali, le lentezze e le difficoltà burocratiche, che obbligano a stazionamenti troppo lunghi nei porti, l'irregolarità dei servizi ferroviari (minore, secondo alcuni, da quando operano imprese ferroviarie private) e soprattutto i costi più elevati (ad es. per le manovre ferroviarie). Emblematico è il caso di Trieste che soffre molto la concorrenza di Koper, nonostante Koper non abbia né fondali più adeguati, né i raccordi ferroviari di Trieste. I maggiori global carriers prevedono per le mega portacontainer non più di 5 - 6 "toccate" in totale, tra le quali sono esclusi i porti italiani e più in generale il Mediterraneo resterà in posizione marginale. Il problema infrastrutturale dei fondali troppo bassi certamente esiste se solo si pensa che la media della grandezza di navi attraccate nei porti italiani nel 2013 è più alta della nave più grande attraccata nel 2007. Tuttavia per lo sviluppo dei porti e, più in generale, della logistica italiana, il nodo non è tanto quello infrastrutturale, quanto piuttosto il modello organizzativo da ridisegnare profondamente, con una maggiore integrazione tra i diversi anelli della catena del valore.

Il vincolo più rilevante allo sviluppo dei flussi di trasporto, pur in presenza di crescita dell'economia, rimarrà quindi l'organizzazione dei sistemi portuali. Parlare ancora del ruolo dell'Italia nel suo complesso nel Mediterraneo risulta poco realistico. Ci sarebbe bisogno di valorizzare i punti di forza dei singoli archi portuali unitamente ai bacini economici di riferimento. Dovrebbero essere distinte le funzioni dei grandi porti nazionali di transhipment, che competono con gli altri scali mediterranei, da quelle di scali eligibili ad hub continentali in concorrenza con il *range* del Nord sul mercato centro europeo.

La maggior parte degli intervistati non crede tuttavia che in Italia possa mai esistere un hub portuale di grande rilevanza per la distribuzione dei container che hanno destinazione sui mercati europei. Solo La Spezia e Trieste si stanno attrezzando per l'avvento delle grandi navi. Per il resto, ammesso che ci sia la volontà, non ci sarà il tempo di rimuovere i limiti dei nostri porti (fondali insufficienti, procedure doganali farraginose, raccordi ferroviari inadeguati) e quelli delle infrastrutture ferroviarie di rete nel Mezzogiorno (sagoma e classe delle linee) che generano sia costi ben maggiori di quelli dei porti del Nord Europa, sia l'inefficienza nei transiti.

Inoltre sta cambiando la stessa geometria dei flussi: Suez ha registrato una significativa riduzione dei transiti dal Far East non solo per la crisi, ma perché troppo costoso. I russi riusciranno a breve, con i rompighiaccio di ultima generazione e grazie agli effetti del riscaldamento globale, a mantenere navigabile la rotta fra lo stretto di Bering e la calotta polare per 7/8 mesi l'anno e c'è da aspettarsi che in questo caso i transiti via Suez andranno a picco.

Continua peraltro una rilevante crescita delle esportazioni italiane verso il Far East ed in particolare verso la Cina; il porto che sembra trarne i maggiori vantaggi appare Genova. Tuttavia tale export è caratterizzato da prodotti con una elevata intensità di know how e valore aggiunto (ad esempio, macchine utensili), ma con volumi fisici poco consistenti.

Se dunque la prospettiva di fungere da piattaforma per il Nord Europa è ormai da considerare poco realistica e l'export italiano non genera rilevanti volumi, è necessario puntare su alcuni flussi continentali in

crescita che interessano l'Italia, in particolare da e per Spagna, Francia ed Est Europa. Inoltre qualche maggiore possibilità potrà essere sfruttata con la ripresa dei traffici mediterranei, a condizione che si realizzino tempestivamente recuperi di efficienza su alcuni dei porti esistenti, concentrando le risorse necessarie per gli interventi. La partita da giocare sembra quindi tutta nel Mediterraneo. Le frequenze dei collegamenti navali fra Italia e Spagna e Italia e Grecia sono tali che già oggi è conveniente triangolare sull'Italia per gestire i flussi fra questi due paesi. Andrebbe poi maggiormente coltivata la funzione di attrazione dei traffici mediterranei, attuali, come quelli dalla Turchia, o potenziali, come quelli da e per i paesi del Nord Africa. Per vincere questa partita c'è però bisogno di adeguare alcuni porti, a cominciare da Ravenna, oggi battuta, in termini di funzionalità, finanche da Rijeka.

Nel medio termine è indubbio che il Nord Africa rappresenterà un bacino ad alta potenzialità, poiché è caratterizzato da economie emergenti e una forte crescita demografica. Si aprirà un mercato da 400 milioni di consumatori che costituirà la più importante opportunità di sviluppo per la logistica italiana, una volta che si stabilizzeranno le turbolenze politiche che oggi contrassegnano questi paesi. Secondo altri, invece, i flussi mediterranei sono e resteranno instabili e senza interessanti prospettive. Le crisi politiche nel Nord Africa hanno pesantemente ridotto i traffici anche su paesi, come la Libia, che triangolavano in modo massiccio su paesi terzi per aggirare gli embarghi. Sono comunque nati operatori nord africani, pubblici e privati, molto aggressivi che al termine della crisi potranno utilizzare al meglio porti assai meno costosi di quelli italiani.

3) Gli investimenti esteri

Ci si lamenta che l'Italia non attrae investimenti, eppure ogni volta che un marchio italiano viene acquisito dall'estero si lamenta la colonizzazione del Paese. Qual è l'esperienza del comparto dei trasporti e della logistica e suo in particolare in proposito e quali sono, a suo avviso, le prospettive future?

Le acquisizioni più importanti sono state già fatte da tempo. La gran parte dei maggiori terminals (almeno i primi per traffico containers) è in mano a grandi gruppi internazionali del terminalismo. Agli stessi fanno anche capo le infrastrutture che si stanno realizzando. Si sta vivendo una fase di stasi dovuta alla incertezza e si realizzano solo piccoli investimenti. E' possibile che gli investimenti esteri riprendano nel medio termine, non appena sia messa in opera una politica economica stabile e chiara. Tuttavia, secondo alcuni, anche in questo caso, c'è da aspettarsi solo pochi investimenti al Nord Italia e non certo al Sud.

Occorre considerare che le acquisizioni nella logistica sono talvolta generate da operazioni di aggregazione orizzontale finalizzate all'espansione geografica, ma più spesso perseguono strategie di integrazione verticale determinate dalla esigenza di controllare una catena del valore più lunga. In questi processi i player esteri sono dotati di maggior massa critica e capacità finanziaria rispetto agli italiani che non sembrano in grado di giocare un ruolo rilevante. Attori di rilevanti dimensioni, come Trenitalia, non solo non intendono partecipare alla competizione logistica globale, ma si ritraggono in modo crescente dal mercato attraverso tagli sempre più consistenti delle attività.

Nel futuro, paradossalmente, i problemi economici e soprattutto finanziari degli attori della logistica, a partire dalle società di gestione dei nodi (interporti ecc.), possono favorire il ridisegno del modello organizzativo del sistema in Italia. Oggi i soggetti più solidi e strutturati potrebbero fare acquisizioni a buon mercato e risolvere così alcune dicotomie caratteristiche nel nostro Paese: la mancata integrazione tra gli anelli della catena logistica (ad esempio tra porti e interporti) e la netta separazione tra finanza e infrastruttura. Infatti gli investimenti nelle infrastrutture logistiche seguono spesso in Italia logiche immobiliari e non industriali, a differenza di ciò che avviene in Germania, Olanda o anche in Spagna. Questa

necessità di maggiore integrazione si può risolvere con un'aggregazione di tipo proprietario. Si favorirebbe così la messa in rete degli interporti e dei porti, creando soggetti più forti in grado di competere nel mercato globale. Se non lo fanno i pochi soggetti italiani in grado di farlo, lo faranno forse i grandi player stranieri.

E' pur vero che l'Italia pare sopravvivere soprattutto grazie all'export, e la logistica che sembra avere qualche prospettiva in più dovrebbe quindi essere quella orientata ai mercati di esportazione. Se però si considera la storica propensione delle industrie italiane ad esportare vendendo la merce franco fabbrica, ossia rinunciando alla ownership del trasporto, ben si comprende come il posizionamento dei competitori esteri resterà dominante anche sul piano commerciale. Ne consegue che neppure la nostra capacità di esportare implicherà necessariamente l'acquisizione di operatori logistici italiani, reputati spesso poco efficienti, almeno fintanto che non si interverrà in modo consistente per la riduzione del cuneo fiscale.

In sostanza, nel settore della logistica e non solo, l'Italia non è un Paese attrattivo per gli investitori esteri perché mancano le condizioni per operare in modo profittevole. La presenza delle grandi imprese estere e le acquisizioni di aziende italiane fatte in passato sono state determinate fundamentalmente dalla esigenza di completare i sistemi necessari per importare le merci in Italia. L'operatore estero della logistica non guadagnava sulla tratta italiana, ma doveva essere comunque presente per assicurarsi il mercato. Tali processi di mera espansione territoriale si sono esauriti. Pertanto, anche qualora riprendano i consumi interni ed i flussi in importazione, non ci sono prospettive di una rilevante ripresa degli investimenti nel nostro Paese per una serie di ragioni strutturali:

- la proliferazione inarrestabile della burocrazia: il tempo di realizzazione di una start-up o di un nuovo investimento fa davvero la differenza;
- l'incertezza del diritto: l'applicazione delle norme in Italia non è mai certa e le norme stesse sono poco "europee": è così per la normativa fiscale, per quella del lavoro, ma soprattutto per quella della sicurezza;
- la lentezza della giustizia civile che, ad esempio nel diritto del lavoro, determina l'affermazione di un diritto "di fatto" diverso da quello cogente previsto dalle norme stesse;
- l'arretratezza e l'insufficiente manutenzione delle infrastrutture realmente utilizzate;
- la scarsa propensione degli investitori istituzionali ad impegnarsi in Italia semplicemente perché questi impieghi penalizzano il rating del portafoglio finanziario gestito.

Secondo alcuni per un'inversione di rotta c'è bisogno di una forte politica di settore che elimini le strozzature burocratiche e potenzi i sistemi infrastrutturali. Secondo altri la situazione non cambierà comunque nei prossimi anni. Nessun grande player nazionale si imporrà nel mercato della logistica e resteranno scarse le prospettive di investimenti esteri e di acquisizioni semplicemente perché non esistono i traffici che giustificano questi investimenti. L'Italia ha una scarsa appetibilità per gli investitori esteri, perché è un mercato stagnante e poco dinamico per chi fa logistica. Ci potranno essere altre acquisizioni minori, ma nulla di rilevante in futuro. Chi investe in logistica guarda ad altri mercati dove c'è grande dinamismo come la Turchia e la Russia.

Per l'immediato futuro più che di nuovi investimenti o acquisizioni esiste la possibilità di "svendite". Potrebbe esserci interesse, da parte di operatori stranieri, sia a rilevare imprese sull'orlo del fallimento, sia, ad esempio, ad acquisire i soli asset utili dell'incumbent ferroviario, la Divisione Cargo di Trenitalia, allorché FSI decida di uscire definitivamente dal settore. La prospettiva è quindi quella di acquisizioni finalizzate a smembrare le aziende tenendo solo ciò che serve. Le shipping lines rimaste italiane sono praticamente tutte compagnie medio-piccole a gestione e proprietà familiare e probabilmente non saranno

vendute. Gli investimenti esteri in terminal portuali e inland riprenderanno in modo limitato al Nord e sempre nella logica di completamento di reti baricentrate all'estero.

Poche quindi le prospettive di investimenti esteri in Italia, c'è invece da attendersi fenomeni di natura inversa. Le shipping lines italiane continueranno a delocalizzare parte delle attività su altri paesi per cogliere opportunità relative a traffici di minori dimensioni, ma di maggior valore, che le grandi shipping lines estere non hanno interesse a servire perché riducono l'efficienza di trasporti su grandi volumi. Si vedono già imprese di trasporto stradale, italiane e non, che utilizzano in Italia personale distaccato dall'estero con mezzi nuovi, ma costi pari a 1/3 di quelli che devono essere sostenuti in Italia per effetto del cuneo fiscale.

4) Il nodo dell'intermodalità

Nei piani e programmi di rilancio del settore a livello europeo e nazionale si insiste sulla necessità di trovare un equilibrio modale, sia tramite il trasferimento di quote rilevanti di traffico dalla strada verso le altre modalità, sia tramite l'integrazione efficiente delle 4 modalità di trasporto. Nell'esperienza quali sono gli elementi di retorica e quelli reali di tale approccio. Esiste l'opportunità futura di accrescere e soprattutto di fare un uso migliore delle modalità alternative alla strada, e se sì, a quali condizioni?

Se la crescita dei traffici intermodali su scala europea è un fenomeno ineludibile, la progressiva conversione dei trasporti all'intermodalità anche in Italia resta soprattutto un auspicio, peraltro reso ogni giorno più realistico dalle scelte degli operatori più avveduti. Anche trasportatori storicamente stradali stanno progressivamente investendo sulla intermodalità. Il vero punto è renderla conveniente. Ad esempio l'autostrada viaggiante (o ROLA, il cosiddetto "intermodale accompagnato"), nonostante gli alti costi di gestione ferroviaria viene utilizzata dall'Italia verso la Germania e la Francia perché un camionista che ha esaurito le ore di guida può continuare il viaggio ed andare in distribuzione all'arrivo con lo stesso mezzo.

Osservando l'intermodalità marittima, sembrano esserci rilevanti opportunità di sviluppare il combinato nave-treno. La condizione necessaria, tuttavia, è che tutti i tasselli portuali – terminal, dogana, operatori, ferrovia – spingano nella stessa direzione e facciano sistema. A questa condizione il trasporto ferroviario si può fare e non è affatto osteggiato dai marittimi. Certo ci sono delle rigidità: il problema dei bilanciamenti, i tempi e i costi delle manovre e così via. Inoltre l'autotrasporto in tempi di crisi sta abbassando le tariffe, anche a scapito della sicurezza, e lo spedizioniere, che svolge un po' le funzioni di "mediatore" tra le diverse modalità, per realizzare più margini fa, il più delle volte, ricorso esclusivo alla gomma.

Nuove imprese italiane, come le iniziative di GTS e di Lotras nel ferroviario e nella logistica, testimoniano come anche l'investimento in intermodale terrestre (strada+rotaia) possa risultare profittevole pur in assenza di contribuzione pubblica. Probabilmente esiste ancora in Italia una diffusa preoccupazione tra gli operatori tradizionali del trasporto di perdere ruolo nel processo di integrazione modale fra strada e ferrovia. In questo senso, politiche che incentivino l'aggregazione degli autotrasportatori favorirebbero, fra l'altro, lo sviluppo dell'intermodalità.

In generale, l'intermodale ha una vocazione internazionale che negli ultimi anni ha tenuto, pur con una crescita più lenta che in passato, mentre l'intermodale terrestre nazionale resta in grande difficoltà. La crescita dell'intermodale internazionale si è rallentata per una ragione molto semplice: dal 2009 in poi la crisi economica ha creato un sovradimensionamento dell'offerta di servizi di trasporto su gomma rispetto alla domanda calante e di conseguenza i prezzi sono crollati ed il servizio intermodale ha perso in competitività.

Nel traffico nazionale l'intermodalità invece non decolla sia per vincoli infrastrutturali che per le scelte politiche relative all'autotrasporto. La rete ferroviaria è tale per cui non si possono comporre treni troppo

lunghe, ci sono problemi sulle sagome, non si possono portare semi-rimorchi da Verona in giù, l'intermodalità è difficile finanche sulla trasversale Torino –Venezia per vincoli di rete su alcuni chilometri, e così via. Sul piano della politica dei trasporti per far crescere l'intermodale occorre eliminare il triangolo vizioso che droga da troppi anni il trasporto stradale: la pesante imposizione fiscale sul carburante (oltre 1 euro per litro di gasolio), che viene parzialmente restituita agli operatori in forma di sussidi (statali e regionali, per oltre 400 milioni di euro), che vengono utilizzati per la riduzione delle tariffe prima ancora di essere incassati. Il problema di fondo è una seria politica di riequilibrio modale. E' necessario pianificare interventi finalizzati a raggiungere obiettivi predefiniti (ad esempio una quota del trasporto merci ferroviario pari al 20% entro il 2020), cosa che non esiste nell'attuale Piano nazionale della Logistica.

Secondo alcuni continuerà ad aumentare la consapevolezza che, se si considerano i costi esterni di congestione, sicurezza ed inquinamento, sarà necessario modificare la ripartizione dei traffici terrestri fra strada e ferrovia. Proseguirà quindi la spinta della normativa europea a favore della modalità ferroviaria e l'Italia dovrà modificare la politica di intervento sui trasporti: né i sussidi all'autotrasporto, né i contributi al servizio universale a Trenitalia (per le merci) potranno rimanere tali.

La modalità ferroviaria in un mercato liberalizzato dovrà essere sostenuta sia con adeguamenti della rete, che con opportuni meccanismi di incentivo/disincentivo. Secondo altri a rendere stabile la situazione attuale anche in futuro contribuiranno sia la geografia del Paese, che la rilevante capacità lobbistica degli autotrasportatori. Lo spostamento su rete di intermodale terrestre (ferro+strada per l'ultimo miglio) resterà pura teoria semplicemente perché questa rete non esiste, ma esistono solo piccoli segmenti di rete privati. Ed in effetti, ad oggi, non c'è traccia neppure del nucleo fondamentale di un sistema intermodale italiano degno di questo nome e le grandi aziende, a cominciare da Trenitalia, da quando Cemat ha abdicato a questa missione, non sembrano avere alcun interesse a svilupparlo.

Gli investimenti in interporti hanno così spesso configurato vere e proprie cattedrali nel deserto avulse da qualsivoglia integrazione in un sistema a rete. I grandi interporti del Nord fungono, di norma, solo da nodi terminali di reti europee più estese e complesse. L'Italia è solo "ospite" dei tratti finali di reti intermodali straniere e resta priva di una rete intermodale nazionale.

Sono del resto molto pochi i nodi logistici - chiave del sistema italiano. La merce sa dove deve andare, ma il decisore pubblico sembra averne scarsa consapevolezza, ignorando i concreti meccanismi necessari per la creazione di un adeguato vantaggio competitivo dell'intermodalità ed ascoltando spesso solo la voce del più forte, o, ancor peggio, quella dei mille localismi o dei portatori di interessi immobiliari. E' opinione diffusa che occorra ripensare alla funzione di ciascun interporto in una logica di pianificazione nazionale ed europea.

E tuttavia per il trasporto intermodale il mercato e le opportunità non mancano. Ad esempio dall'interporto di Verona partono ogni settimana 170 coppie di treni (di cui due terzi verso la Germania su alcune direttrici con frequenze plurigiornaliere). Questo significa che uno spazio di mercato è stato conquistato, ma a Verona non arrivano container da e per il mare. Questo perché la rete portuale e quella interportuale sono mondi tra loro scollegati che avrebbero invece bisogno di forti integrazioni. Gli interporti dovrebbero svolgere rispetto ai porti una funzione non solo di "inland terminal", (ossia di aree di smistamento delle merci da riorganizzare per il trasporto di lunga percorrenza, come è il caso di Padova per i porti del Nord Italia), ma anche una funzione di tipo "gateway". I "gateway" sono piattaforme che mettono la propria capacità commerciale a disposizione del trasporto delle merci provenienti dai porti, magari per ferrovia, costruendo network logistici per i diversi mercati di destinazione.

E' chiaro che lo sviluppo di questa funzione, che valorizza i nodi infrastrutturali della logistica (porti, interporti) oggi non connessi, può essere favorito anche dall'integrazione proprietaria tra i diversi soggetti.

In questo scenario le politiche di sostegno piuttosto che finanziare interventi infrastrutturali dovrebbero orientarsi a finanziare progetti, anche piccoli, che sviluppino le logiche di integrazione facendo dialogare tra loro i soggetti interessati. Se si creano queste reti logistiche integrate, un'ipotesi da prendere in considerazione è il trasferimento delle funzioni doganali negli interporti, dove potrebbero essere sbrigate più rapidamente di quanto non avviene nei porti.

La sola intermodalità che concretamente è stata realizzata in Italia è infatti quella determinata dalle scelte di aziende, facenti parte di un medesimo gruppo, che hanno investito nei nodi dei loro sistemi. Tramite questi investimenti si è sviluppata la capacità dei terminal di dare servizio a monte e a valle del nodo, sincronizzando i ritmi delle diverse modalità. Per questa via si è dimostrato come non sia vero che il collegamento ferroviario di corto raggio non ha senso, a condizione che i nodi collegati siano davvero funzionali alla intermodalità. Queste reti sono quindi efficienti, ma poco estese e scollegate fra loro.

In molti non credono più ad un cambiamento della politica dei trasporti nel nostro Paese, con adeguati interventi sulle infrastrutture ferroviarie, sulle sovvenzioni all'autotrasporto, sugli incentivi al trasporto ferroviario e sul sistema degli interporti. Per costoro l'unica via per sviluppare una rete intermodale italiana degna di questo nome è quella di costruire sistema di alleanze (o favorire processi di integrazione) fra operatori intermodali e gestori dei nodi basato su patti seri e duraturi e meccanismi operativi efficienti.

5) La questione meridionale

C'è chi sostiene che le attività imprenditoriali nel settore del trasporto merci abbiano senso da Bologna in su. I dati di traffico dei nodi logistici meridionali purtroppo confermano questa impressione. Tuttavia altri sostengono che le ridotte performance di tali nodi sono legati all'assenza di servizi efficienti. Al di là dei punti di vista fin qui richiamati, qual è la sua ipotesi a partire dalla sua esperienza professionale delle prospettive future del comparto dei trasporti nel Mezzogiorno d'Italia?

Il mercato industriale dei trasporti nel Centro Sud sembra povero di prospettive. La progressiva deindustrializzazione e la chiusura di molte PMI dell'indotto hanno determinato il fallimento di molti operatori di trasporto. I pochi grandi stabilimenti di multinazionali (Henkel, P&G etc.) che continuano a produrre beni di consumo vengono serviti da operatori esteri che si aggiudicano a pezzi molto bassi i tender per i trasporti, potendo bilanciare i traffici in import Nord-Sud. Agli operatori italiani, meridionali e non, restano da servire le PMI che richiedono più servizi ed una più immediata contiguità di rapporto commerciale.

I dati ISTAT segnalano una forte contrazione, maggiore di quella registrata al Nord e a partire da basi assai inferiori, di tutti gli indicatori del settore riferiti al Mezzogiorno. Nonostante un significativo miglioramento delle professionalità utilizzate dalle aziende meridionali, persiste l'inquinamento di origine malavitosa. La crisi economica sembra in sostanza aver accentuato la divaricazione fra il Nord e il Sud del Paese.

Ma se è vero che il Sud non ha quasi più produzioni industriali, è pur vero che ha finalmente sviluppato le proprie vocazioni agroalimentari (prodotti freschi e prime lavorazioni). L'industria, con rilevanti problemi, resta al Nord e in parte al Centro. I flussi di merce si sono quindi modificati rispetto al passato perché al Sud si consuma sempre meno, mentre si riesce finalmente ad esportare l'agroalimentare di qualità.

Può apparire paradossale, ma una nuova situazione di questo tipo determina opportunità di bilanciamento dei flussi maggiori che in passato. Si pensi al ferroviario: se prodotti industriali di consumo oggi viaggiano da Nord a Sud, e prodotti alimentari di consumo in senso inverso, la possibilità di bilanciare il carico di materiale rotabile "generalista" è aumentata rispetto al passato. Le produzioni chimiche ed automobilistiche meridionali che sono cessate (così come quelle siderurgiche che sono a rischio)

imponessero infatti l'utilizzo di carri specializzati destinati, nella maggior parte dei casi, a tornare vuoti nel Meridione. Per lo stesso motivo, ed anzi a maggior ragione, il Mezzogiorno sembra quindi tornare ad essere un'area di mercato potenzialmente interessante per l'intermodalità anche per le lunghe percorrenze che caratterizzano questi flussi.

Prosegue, invece, la "inevitabile" chiusura degli scali merci al Sud da parte di FSI, evidentemente funzionale ad una precisa strategia industriale. Trenitalia ha di fatto abbandonato i servizi sul Mezzogiorno nonostante fruisca dei finanziamenti per il cosiddetto servizio universale. E' quindi opinione diffusa che tali finanziamenti dovrebbero essere trasformati in incentivi per il mercato finalizzati allo sviluppo di una rete intermodale ad adeguate frequenze e a sostenere il consolidamento di servizi logistici di elevata qualità.

Resta comunque il problema di una rete ferroviaria carente sul piano strutturale che risulta poco competitiva rispetto alla strada: non è pensabile realizzare trasporti ferroviari efficienti su linee in categoria D (in luogo di C) e con lunghezze di 500 metri invece che 800. Il problema del mercato del Mezzogiorno, quindi, non è tanto quello della domanda e della massa critica per comporre i treni, quanto quello dei costi. L'Italia ha un alto potenziale per sviluppare traffico merci ferroviario al Sud. Il problema del bilanciamento esiste, ma esiste anche tra Nord e Sud Europa: fa un po' parte del gioco per chi opera in questo settore.

Vi è poi una non chiara ripartizione di ruoli tra i diversi attori (terminali portuali, società di logistica, etc.) causata dalle carenze di politiche nazionali e dalle spinte autonomistiche delle Regioni. Il combinato marittimo al Sud è problematico soprattutto perché ci sono troppi porti tra loro vicini in grado di accogliere container. Ovviamente l'armatore porta la merce nel porto più vicino al mercato di destinazione e dal porto non è conveniente far viaggiare la merce sul treno per brevi distanze. Secondo alcuni, invece, la crescita dei trasporti al Sud potrà generarsi solo con la ripresa delle produzioni industriali. Tuttavia la capacità del meridione di attrarre nuovi investimenti industriali in futuro resta tutta da verificare. La stessa FIAT, che pure dispone di importanti stabilimenti a Melfi e Pomigliano, sembra solo ora disposta a reinvestire: a Melfi c'è il progetto di avviare la produzione del nuovo piccolo SUV destinato sia al mercato europeo (marchio Fiat) che a quello americano (marchio Jeep) per un target totale di produzione di assoluto rilievo (300.000 unità anno). Il punto è dimostrare a chi investe che conviene farlo al Sud. E alcuni degli stessi imprenditori che aderiscono all'Assofer non ne sembrano, talvolta, molto convinti. Mancano strutture logistiche e di servizio importanti: ad esempio l'unica officina rimasta per la riparazione di carri è la Cosmef.

Gioia Tauro è ormai ridotto a porto di puro transhipment. Eppure potrebbe diventare l'hub logistico di un importante sistema distributivo al servizio di un bacino di 15 milioni di abitanti (Campania, Sicilia, Puglia e Calabria). Rispetto a questo obiettivo, l'Autorità Regionale competente sembra prediligere le suggestioni di una "free zone" capace di attrarre investimenti industriali, dimenticando che, anche in questa prospettiva, la rete dei collegamenti ed i servizi logistici devono funzionare comunque "prima" di una eventuale nuova industrializzazione.

E' in ogni caso opinione condivisa che sia necessario farla finita con le illusioni generate da investimenti falsi, ossia privi di una reale prospettiva di mercato e di una efficace idea di business. Servono investimenti veri, concepiti in una logica aziendale da, o almeno con, imprenditori affidabili che rischiano in proprio per una buona misura.

6) Lo sviluppo infrastrutturale dei nodi logistici

Lo sviluppo della rete (stradale e ferroviaria) sembra essere piuttosto avanzata, anche grazie all'ingente investimento sull'alta velocità. I nodi trasportistici (porti, aeroporti, stazioni, interporti, ecc.) rimangono

ancora da completare e soprattutto poco efficienti dal punto di vista dell'integrazione tra le modalità di trasporto. Quali sono, a suo avviso, i vincoli che impediscono di colmare in prospettiva tale lacuna?

I principali interporti del Nord, appena riprenderà il traffico, risulteranno quasi subito saturi così come lo erano prima della crisi. Gli interporti del Sud (ad esempio Nola) resteranno invece probabilmente privi di sufficiente lavoro. Gli operatori continuano a ripetere in coro che i nodi trasportistici sono indispensabili per sviluppare la logistica, ma vanno fatti dove ci sono mercato e traffico. Le scelte pubbliche fatte in Italia appaiono invece folli perché rispondono alle logiche della politica locale o degli immobilisti. Il campanilismo ed il provincialismo italiano a tutti i livelli (imprenditoriale, politico, amministrativo etc.) costituiscono tuttora i principali vincoli allo sviluppo di reti efficienti. In presenza di risorse finanziarie limitate occorre una programmazione nazionale robusta che fino ad oggi è mancata.

Sono stati perciò costruiti interporti che sono vere e proprie cattedrali nel deserto, sganciati dalla domanda di mercato e con gravi problemi di accessibilità (vedi i casi degli interporti delle Marche, dell'Abruzzo, di Civitavecchia, di Bari ecc.). Investimenti infrastrutturali secondo alcuni sbagliati sono stati realizzati anche al Nord: si pensi a Lacchiarella (Milano) e Marzaglia (Modena). Emblematico è il caso di Mortara. Il traffico intorno a Milano è concentrato da sempre ad Est ed a Nord Est della città. Nonostante questo, e nonostante la contiguità di Busto Arsizio e di altri importanti interporti, sono stati investiti a Mortara rilevanti risorse pubbliche (oltre 100 milioni di euro). Il risultato è che ad oggi solo 2 coppie di treni a settimana raggiungono questo terminal.

La nuova legge sugli interporti in corso di definizione identifica in 10 coppie di treni a settimana un traffico sufficiente a giustificare un interporto, quando tutti sanno che un interporto con meno di 6 coppie al giorno non ha motivo di esistere. Sembra dunque immutato l'atteggiamento della politica nazionale dei trasporti che ha portato alla proliferazione degli interporti che, se va bene, sono solo autoporti. Nel contempo FSI intende chiudere stazioni (come quella di Rubiera) che lavorano pesantemente dirottando i traffici su impianti di minore capacità.

Riassumendo: si fanno nuovi interporti nel deserto, si chiudono i terminal che funzionano e si vieta la costruzione di nuovi terminal che gli operatori possono ritenere funzionali. Alcuni operatori ritengono che non ci dovrebbero essere vincoli alla costruzione di nuovi terminal intermodali se sono i privati a finanziarli, come avviene in Germania. A chi obietta che si consuma territorio si può facilmente rispondere che è molto peggiore la situazione attuale con i livelli altissimi di congestione e di inquinamento prodotti dal traffico merci su gomma.

Più in generale è opinione diffusa che il gap infrastrutturale non costituisca il tema prevalente. Il gap da colmare è quello di inefficienza dei sistemi. Per ricominciare a produrre ricchezza con risorse scarse gli interventi infrastrutturali che realmente servono sono di norma piccoli e concentrati in prossimità dei nodi. Non c'è bisogno di nuove infrastrutture di nodo, occorre usare meglio quelle che ci sono e qui c'è bisogno solo di piccoli interventi di miglioramento dell'"ultimo miglio". Basti pensare a tempi e costi (1700 €) della manovra ferroviaria al porto storico di Genova dove si bloccano 3 terminal ed una buona parte della circolazione stradale ogni volta che un treno deve fare manovra. Occorre concentrare gli interventi su poche infrastrutture esistenti allo scopo di eliminare i colli di bottiglia, le inefficienze e le limitazioni a cui sono soggetti.

Il problema chiave dei porti in Italia è che sono inglobati nelle città e non hanno, né possono avere, terminal adeguati allo sviluppo ferroviario. Bisognerebbe "creare spazio" fuori dai porti (e dalle città), favorendo il trasferimento delle merci dalla banchina, a una piattaforma logistica retroportuale tramite shuttle ferroviari, come si sta facendo a La Spezia. Questo sviluppo sui porti richiede investimenti

consistenti ed andrebbe quindi concentrato su non più di 5 o 6 porti. Diversa è la situazione degli interporti dove gli spazi fisici per gli ampliamenti di norma ci sono e dove la iniziativa degli operatori privati determina più certezza del ritorno economico sugli investimenti.

Se nei porti vanno soprattutto migliorate le interconnessioni, per gli interporti “deserti” c’è quindi bisogno soprattutto di imprenditori dotati di capacità progettuale e finanziaria. Valga l’esempio di Inconronata: l’operatore privato che l’ha presa in carico (Lotras) movimentata ormai quasi 70000 carri ferroviari all’anno.

La rete stradale appare ancora inadeguata in più punti, mentre quella ferroviaria “storica” (ossia non AV) ha rilevanti problemi prestazioni e di manutenzione. Sono ancora numerose, sia sulla direttrice tirrenica che su quella adriatica, le tratte di rete ferroviaria con capacità limitata ove non è ammessa la sagoma pc 80/410. Anche i limiti di lunghezza e peso dei convogli sono spesso distanti dagli standard europei. Gli operatori, soprattutto quelli marittimi, ritengono sia necessario riuscire a far viaggiare ovunque treni da 1500 tonnellate e di lunghezza fino ad 800 metri. In fondo, mentre le navi container sono diventate fino a 4 volte più grandi nell’arco di 10 anni, i treni sono rimasti sempre gli stessi. In molti sostengono che la scelta di FSI di puntare tutto sull’AV andrebbe rivista e qualcuno si spinge a dire, in parte provocatoriamente, che bisognerebbe far circolare merci di notte sulle stesse linee AV e, con ciò, sfruttare il vantaggio della maggiore ampiezza delle gallerie. In ogni caso, confrontando le diverse realtà europee, l’effetto sull’andamento dei trasporti ferroviari di investimenti adeguati nelle infrastrutture di rete risulta palese.

Tuttavia in materia di investimenti sulla rete ferroviaria italiana utili a supportare la ripresa, dicono gli operatori, bisogna essere molto realisti: le risorse sono poche e bisogna concentrarle su pochi obiettivi di miglioramento e completamento del network esistente. Le priorità da loro indicate possono essere così riassunte:

- individuare 3 o 4 porti strategici dove investire nell’infrastruttura ferroviaria, sia per adeguare quella esistente (concepita per il vecchio modello di trasporto merci con treni più corti, carichi diversi ecc.), sia per costruire i raccordi mancanti;
- adeguamenti (sagome, pendenze) sugli assi ferroviari strategici per il trasporto merci (valichi e grandi direttrici);
- completamento gli assi ferroviari di scorrimento Nord-Sud, ad esempio sulla direttrice adriatica.

7) Più in generale, considerando la logistica come sistema integrato di reti, nodi, servizi, norme, regole, risorse umane qualificate, quali sono a sua avviso i vincoli che impediscono al settore un pieno ed efficiente sviluppo nel nostro Paese?

Si chiedeva di mettere in ordine di rilevanza da 1 (più rilevante dei sei riportati) → 6 (Meno rilevante dei riportati) sei tipologie di vincoli predefinite; in tabella è riportato il punteggio totale attribuito a ciascuna tipologia.

<i>Tipologie di Vincoli</i>						
	<i>Normativi (quadro normativo carente e/o ridondante)</i>	<i>Procedurali (burocrazia, pratiche doganali, ecc.)</i>	<i>Infrastrutturali (Assenza e/o inadeguatezza delle reti/nodi)</i>	<i>Finanziari (Assenza e/o inadeguatezza delle risorse da destinare agli investimenti)</i>	<i>Manageriali (Assenza e/o inadeguatezza del management disponibile nel Paese)</i>	<i>Professionali (Assenza e/o inadeguatezza dei profili necessari per realizzare le innovazioni necessarie)</i>
<i>Posizione in graduatoria</i>	52	49	68	73	91	87

Secondo l'insieme degli operatori intervistati i principali vincoli allo sviluppo del settore della logistica e dei trasporti sono quelli normativi e procedurali. Si ha la percezione che la burocrazia in Italia sembri non conoscere limiti. Si sottolinea come, benché le normative (doganali, etc.) siano le stesse vigenti nel resto d'Europa, in Italia vengano applicate in modo assai più farraginoso, soprattutto nei porti. Le cosiddette "semplificazioni" normative in realtà impongono spesso solo regole aggiuntive che ottengono l'effetto contrario a quello necessario. Un peso rilevante, ma relativamente inferiore, hanno i vincoli infrastrutturali e finanziari. 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.

Di gran lunga inferiore sembra il peso di vincoli manageriali e professionali. In sostanza per la gran parte degli intervistati esiste in Italia un adeguato know how di settore. Secondo alcuni sul piano manageriale ci sarebbe invece bisogno di una rivoluzione culturale. Sono troppe le iniziative estemporanee che ci hanno lasciato indietro come sistema paese. Sarebbe poi necessaria una maggiore propensione alla innovazione, unita alla capacità, che pure manca, di "ricamo", ossia di ritornare sulle nuove realizzazioni per renderle più solide e coerenti con i sistemi in essere. Manca inoltre una sensibilità globale e la cultura resta viziata da troppo provincialismo. Secondo altri non esiste in Italia un adeguato livello di formazione tecnica e professionale che prepari i giovani ad entrare preparati nel mondo della logistica. Ciò costituisce un pesante svantaggio competitivo rispetto a paesi, come la Germania, che invece ne dispongono.

8) Tenuto conto dei vincoli e delle opportunità di mercato, a Suo avviso, come si stanno attrezzando il Paese nel suo insieme, il comparto dei trasporti e della logistica e, in particolare, la Sua azienda?

	È in ritardo	Si sta attrezzando	È pronto/a per le nuove sfide
Il Paese	20		
Il comparto dei trasporti e della logistica	9	10*	1
La sua azienda		10	10

(Valori pari alle frequenze della opzione scelta dagli intervistati)

Per la totalità degli intervistati il Paese è in ritardo sulle sfide imposte dal futuro. Stesso giudizio è riservato al settore dei trasporti e della logistica da quasi la metà degli intervistati, mentre l'altra metà ritiene che il comparto si stia attrezzando, anche, precisa qualcuno, grazie alla "selezione naturale" degli operatori determinata dalla prolungata crisi. Resta invece percepita positivamente, anche in questo caso, la prospettiva aziendale: metà degli intervistati ritiene che la propria impresa si stia preparando per il futuro, mentre l'altra metà crede che la propria azienda sia già pronta per le nuove sfide. Gli operatori più solidi per reagire alla crisi hanno comunque adeguato le loro strategie: non hanno cessato di investire, ma stanno diversificando su altri paesi.

Hanno curato questa indagine:

Carlo Carminucci (ISFORT)

Marco Chisari (Dimensione Trasporti)

Roma, 28 novembre 2013