



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

TRASPORT...ARE LA RIPRESA

14 MAGGIO 2014 - ORE 10.00
SALA ORLANDO
CONFCOMMERCIO - P.ZZA G-G- BELLI 2 , ROMA

SINTESI PER LA STAMPA

Troppo spesso quando policy makers e opinione pubblica si occupano dei Trasporti le attenzioni vengono rivolte principalmente agli effetti negativi che questi generano: consumi energetici, inquinamento, congestione.

Come se per valutare un farmaco del foglio illustrativo ci si limitasse a leggerne la parte dedicata agli effetti collaterali, tralasciando quella delle indicazioni.

L'obiettivo di questa analisi è evitare un approccio parziale ed errato, tenere presente i vincoli su percorrenze, dimensionamento e frequenze dei carichi, superare la retorica dei "chilometri zero", offrire elementi nuovi e più fedeli alla realtà, in grado di far cogliere come i trasporti e la logistica siano essenziali per rendere competitivo il nostro Paese.

D'altra parte, considerando tutto il trasporto delle merci che avviene sul territorio e sulle acque territoriali nazionali, escludendo il traffico "obbligato" dei veicoli più leggeri del cosiddetto ultimo miglio, il ruolo della strada risulta ridimensionato (Tab1).

Tabella 1 Ripartizione modale trasporto merci su territorio italiano 2012

Gomma (>3,5ton)	45,3%
Ferrovia	5,9%
Mare	48,7%
Aereo	0,1%

Fonte: Elaborazioni USC su dati Istat, CNT ed Eurostat

Ma il rapporto tra i trasporti e l'economia è ben più complesso, con numerosi e reciproci condizionamenti, e soltanto una sinergica integrazione tra le diverse modalità di trasporto che sappia cogliere di ciascuna i punti di forza e le peculiarità, può riuscire a...**"Trasportare la ripresa"**.

TRASPORTI LEVA PER COMPETERE

I Trasporti sono, innanzitutto, una leva per far competere il sistema delle imprese, e dunque, per far crescere la ricchezza del Paese. Abbiamo stimato, infatti, che la perdita di accessibilità, cioè di effettiva possibilità di raggiungere un territorio senza aggravio di costi- generata dalle cresciute inefficienze del sistema dei trasporti nazionali, tra il 2000 e il 2012 avrebbe comportato una riduzione complessiva di prodotto interno lordo pari a 24 miliardi di euro.

L'Efficienza dei sistemi di trasporto rappresenta uno dei 4 parametri (insieme alle procedure doganali, l'apertura dei mercati, il contesto normativo) che il World Economic Forum utilizza per calcolare l'Enabling Trade Index, ovvero l'indice di apertura dei Paesi ai commerci globali, la competitività dei sistemi Paese. I risultati complessivi per l'Italia sono preoccupanti (Tab 2): 47ma posizione nella classifica internazionale, nettamente separata dai propri più diretti concorrenti UE: Paesi Bassi 3°, Regno Unito 6°, Germania 10°, Francia 21°, Spagna 27°, e dietro anche a Irlanda, Portogallo, Slovenia, Repubblica Ceca, Polonia.

Tabella 2 The Enabling Trade index 2014 – ranking dei Paesi UE sul totale (138 Paesi)

Paesi UE	Enabling Trade Index 2014 - Rank (su 138)
Paesi Bassi	3
Finlandia	5
Regno Unito	6
Germania	10
Francia	21
Spagna	27
Slovenia	38
Italia	47
Romania	75

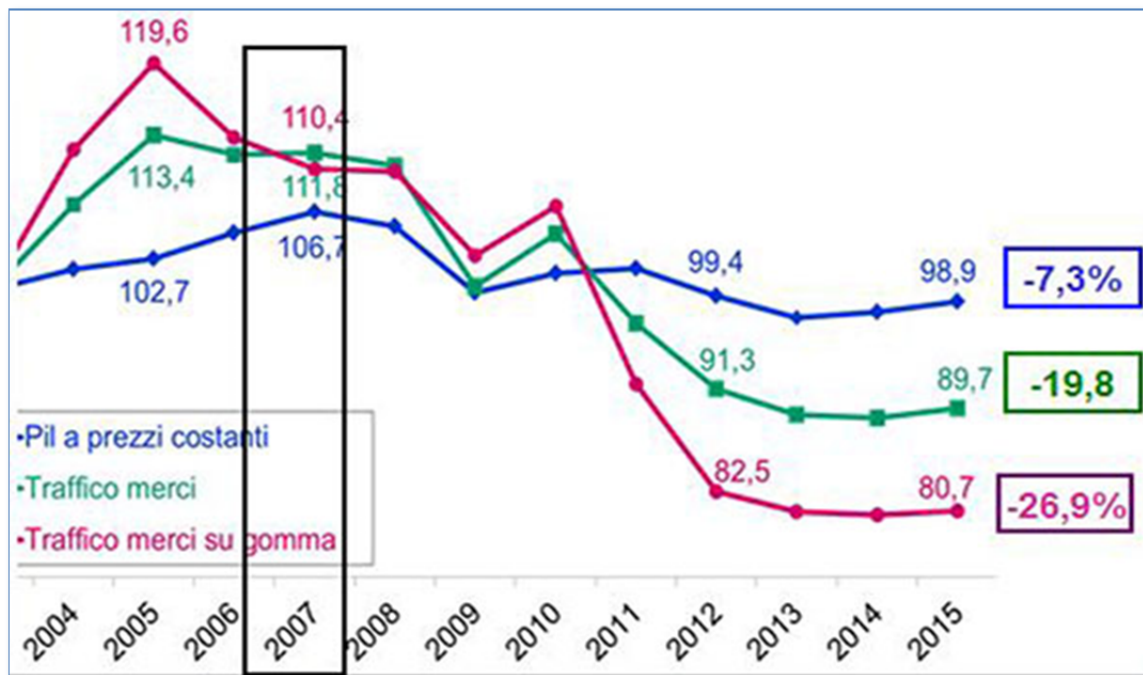
Fonte: WEF 2014

L'Economia ha bisogno dei Trasporti, ma anche i Trasporti hanno ovviamente bisogno della domanda espressa dall'intero sistema economico.

Come emerge dal grafico 1, i trasporti di merci sono una variabile molto elastica o sensibile al prodotto interno lordo. Ne consegue che, secondo le previsioni per il 2015 elaborate dall'Ufficio Studi Confcommercio, a fronte del PIL che totalizzerà ancora un -7,3% rispetto ai valori ante crisi del 2007, il trasporto delle merci avrà subito una contrazione più marcata -20% ed al suo interno il trasporto su strada segnerà una frenata complessiva addirittura del 27%.

Grafico 1

INDICI DEL PIL, DEL TRAFFICO MERCI E DEL TRAFFICO MERCI SU GOMMA (2003= 100)



Fonte: Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat (ASIA e Contabilità Nazionale) e su dati mensili Movimprese

Con i tassi di crescita previsti per il 2015, +0,9% per il PIL e +1% per il trasporto delle merci, per superare i rispettivi livelli del 2007, occorreranno, invero, 9 anni al primo e 23 anni al secondo.

TRASPORTI LENTE DI INGRANDIMENTO DELL'ECONOMIA

I Trasporti delle merci sono, dunque, anche una lente di ingrandimento che consente di apprezzare meglio le dinamiche economiche in corso nel Paese (Tab.3).

Tabella 3 Le evoluzioni del traffico merci in Italia (previsioni dal 2013)

	Periodo di riferimento	Variazione%
TRASPORTO MERCI TOTALE		
Traffici (tonnellate chilometro)	2007-2012	-18,3%
-	2013	-2,5%
-	2014	-0,3%
-	2015	+1%
Valore Aggiunto	2009-2011	+2,7% (cresce il valore aggiunto)
Occupati (ULA)	2009-2011	-22400
Imprese (saldo iscritte-cessate)	2011-2013	-10.479 (10.000 imprese in meno sul mercato)
TRASPORTO MERCI SU STRADA		
Traffici (tonnellate chilometro)	2007-2012	-25,3% (-18% traffico totale di merci)
Valore Aggiunto	2009-2011	+4,4%
Occupati (ULA)	2009-2011	-22100
Imprese (saldo iscritte-cessate)	2011-2013	-10.474
Traffico "domestico" su gomma italiani (Eurostat tonXKm)	2007-2012	-26,6%
Traffico interno su gomma stranieri CABOTAGGIO (Eurostat tonXKm)	2007-2012	+18,2%

Fonte: Elaborazioni USC su dati Istat, CNT, Movimprese ed Eurostat

Ne emerge il quadro di un settore che ha fortemente risentito dalla crisi e che stenta, ancora, ad uscirne; d'altra parte, per gli operatori nazionali le difficoltà non sono soltanto il frutto della congiuntura negativa, ma hanno, profonde radici strutturali.

Esemplari, a tal proposito le dinamiche opposte che hanno caratterizzato i trasporti interni su gomma effettuati dalle imprese italiane (-26,6%) e da quelle estere (+18,2%) nel periodo 2007-2012.

A determinare tale esito differenziato e particolarmente negativo per gli operatori nazionali contribuiscono condizioni di contesto particolarmente sfavorevoli (Tab 4).

Tabella 4

PERCHÉ LE IMPRESE ITALIANE NON SONO COMPETITIVE

	Italia	Germania	Polonia	Romania
Pressione fiscale (%)	44,1	40,2	32,3	28,4
Δ pressione fiscale 2000-2014 (p. p. assoluti)	+2,3	-2,7	-0,1	-1,9
Tempi di pagamento delle 3 principali imposte (ore/anno)	269	218	286	200
Attesa della sentenza per far rispettare un contratto (giorni)	1.185	394	685	512
Tempi di pagamento della PA (giorni)	170	36	38	45

Fonte: Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, ACI, Unrae, Anfia

Un esempio pratico dell'autotrasporto

Secondo Conftrasporto, ad un'impresa italiana di autotrasporto far operare un veicolo pesante (TIR), sul solo fronte del costo del lavoro, costa annualmente oltre 21 mila euro in più che a un'impresa Slovena, circa 21 mila euro in più che a un'impresa greca e oltre 12 mila euro in più che a un'impresa spagnola.

A tali penalizzazioni ogni anno vanno aggiunti tra Assicurazione RC Auto, Bolli e Costi di revisione per ciascun veicolo extra costi aggiuntivi pari a 1500 euro rispetto ad un'impresa spagnola, 1.200 euro rispetto ad una impresa slovena e 500€ rispetto ad un'impresa greca.

TRASPORTI "BANCOMAT" DELLO STATO

Per quanto riguarda nello specifico l'autotrasporto nazionale (Tab 5), il carico di imposte indirette che pesa sulle imprese di autotrasporto in conto terzi¹ è pari a oltre 6 volte il loro contributo al reddito nazionale. Un peso sproporzionato che riduce inevitabilmente la capacità competitiva dell'autotrasporto nazionale e lo qualifica come un **prezioso Bancomat** per le casse dello Stato.

¹ Il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il trasporto merci su gomma in conto terzi come il servizio di trasporto reso da un'azienda per conto di un'altra azienda, dietro pagamento di un corrispettivo. Il trasporto merci in conto terzi si differenzia da quello in conto proprio, che fa invece riferimento all'attività di trasporto svolta utilizzando un veicolo della stessa azienda produttrice della merce movimentata o di quella che la commercia.

Un aspetto, troppo spesso trascurato nei dibattiti sul settore, che rafforza la richiesta di urgenti misure per le competitività e la salute del settore.

Tabella 5 Gettito e valore aggiunto annuo (milioni di euro)

IMPOSIZIONE FISCALE SULL'AUTOTRASPORRTO E VALORE AGGIUNTO

<i>milioni di euro - anno 2013</i>	autotrasporto conto terzi (a)	totale economia (b)	incidenza % autotrasporto (a/b)*100
IVA+ACCISE	7.587	121.309	6,2
BOLLO, IPT, SSN	289	5.175	5,6
TOTALE	7.876	126.484	6,2
v.a. 2011 (incluso conto proprio)	11.978	1.374.394	0,9

Fonte: Eurostat

Confcommercio-Imprese per l'Italia, propone, dunque, le seguenti "10 azioni sul sistema dei trasporti per far correre il Paese".

1. **Modificare prioritariamente il Titolo V della Costituzione**
2. **Definire un Piano nazionale vincolante per i Trasporti e la Logistica**
3. **Attivare la Consulta Generale per i Trasporti e la Logistica**
4. **Istituire un "Registro internazionale" per le imprese di autotrasporto**
5. **Introdurre un pacchetto di misure fiscali che promuovano il rinnovo del parco circolante nell'ottica della sostenibilità ambientale e della sicurezza**
6. **Approvare subito, nelle more della riforma strutturale, alcune modifiche alla legge 84/1994 sui porti**
7. **Rilanciare le Autostrade del Mare nei traffici Nord/Sud del Paese**
8. **Velocizzare i collegamenti dei porti con le reti terrestri**
9. **Rilanciare le Autostrade viaggianti (combinato ferro/gomma) nei collegamenti con l'Europa Centrale**
10. **Stipulare un Patto per la Mobilità Urbana per accrescere l'accessibilità delle città**