

Politica di settore Niente di nuovo all'orizzonte

Nell'ambito dei dibattiti che oggi animano il confronto sul tema dei trasporti e della logistica del Paese, spesso si lamenta l'assenza di una politica di settore.

Il tema dei trasporti, infatti, spesso sfugge al dibattito elettorale e quando accade è difficile che riesca poi ad influenzare le azioni di Governo. Negli anni '90, sia Romano Prodi, sia Silvio Berlusconi posero il tema delle grandi opere e dei trasporti al centro dei loro confronti elettorali. Tuttavia tali confronti non si sono successivamente tradotti in politiche concrete poste in essere dai ministri delle infrastrutture e dei trasporti, sia del centro-sinistra (Burlando, Treu, Bersani, Di

Pietro e Bianchi), sia del centro-destra (Lunardi e Matteoli) ed oggi Lupi che dovrebbe essere a metà strada tra i due schieramenti. Ad onor del vero il progetto di intervento straordinario nel settore delle infrastrutture fu perseguito dal Ministro Lunardi prima e da Matteoli in seguito. Tuttavia l'enfasi delle grandi opere si tradusse nel progetto *monstre* della legge obiettivo. Secondo l'ufficio studi della Camera dei Deputati dal 2001 al 2010 sono stati approvati nell'ambito di tale legge progetti per un importo complessivo di 358

miliardi, di cui solo 2,5 effettivamente erogati. Non è necessario aggiungere altro. Trasformare le promesse in opere e iniziative concrete non è semplice, tuttavia appare evidente che nel settore dei trasporti si sia ecceduto. Bisogna liberarsi dei luoghi comuni, intorno ai quali – in particolare negli ultimi venti anni - si è costruito il “romanzo” della politica dei trasporti in Italia e scalfire quella patina di “grandeur” che di solito avvolge l'impegno nelle infrastrutture e nei trasporti in



genere. Spesso è più importante razionalizzare, ottimizzare, potenziare l'esistente, piuttosto che costruire nuove opere; inoltre completato l'intervento infrastrutturale e compiuto il rito del varo dell'opera, non si deve trascurare il monitoraggio e la valutazione dell'uso di tale infrastruttura e dei servizi che la animano. Un porto senza linee di navigazione che lo scalino, un aeroporto senza compagnie aeree, una stazione senza treni, sono cattedrali nel deserto che azzoppiano il rilancio economico piuttosto che incentivarlo.

I "fantastici" anni '80

Tuttavia non è stato sempre così. Negli anni '80 il Governo italiano aveva elaborato una strategia volta costruire una intelaiatura trasportistica e logistica in grado di sostenere la crescita industriale del Paese ed aprire il mercato dei servizi di trasporto attraverso:

- ➔ un quadro programmatico di riferimento (Piano Generale dei Trasporti del 1986);
- ➔ una vera e propria cabina di regia degli investimenti di settore (Comitato interministeriale per la programmazione economica

nei trasporti – CIPET del 1991). All'interno di questo imponente quadro programmatico si inscrivono una serie di altri interventi puntuali tra i quali possono essere ricordati: la fine del monopolio pubblico in ambito portuale (legge n. 84 del 1994), gli investimenti pubblici per lo sviluppo di una rete di nodi intermodali (legge interporti n. 240 del 1990), oltre al costante impegno per lo sviluppo delle singole modalità di trasporto ferroviarie, stradali, marittime e aeree, sia in termini di ampliamento della rete che di supporto/incentivi alle imprese.

Il disegno trasportistico, di cui rimane una discreta rete infrastrutturale, qualche punto percentuale in più di indebitamento pubblico, oltre ad una copiosa documentazione cartacea relativa alle successive edizioni dei Piani dei trasporti e della logistica, non è però riuscito ad adeguare l'offerta infrastrutturale all'evoluzione della domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale e soprattutto alla nuova configurazione della manifattura nazionale.

Al di là delle considerazioni circa la capacità dei Governi, dei Ministri e degli amministratori locali chiamati ad implementare tale disegno, il principale limite della strategia trasportistica degli anni '80 è stato l'incapacità di cogliere il cambiamento in atto e di tradurlo in una nuova strategia politica e programmatica.

Il ruolo della Piccola Media Impresa

Negli stessi anni in cui veniva redatto il primo Piano Generale dei Trasporti, infatti prendeva avvio quel processo di mutazione della manifattura

italiana che ha portato alla progressiva contrazione della grande industria in favore dell'esplosione della Piccola e Media Impresa, con un corrispondente cambiamento epocale dei flussi di merce e della domanda di servizi logistici.

A cavallo tra la fine degli anni '90 e l'inizio del XXI secolo i principali comparti della grande industria si contraggono fortemente, in alcuni casi fino a scomparire. Intorno al 1996 avviene il passaggio della proprietà dell'Olivetti, la principale industria informatica nazionale, dalla famiglia De Benedetti a Roberto Colaninno che abbandonerà le ambizioni industriali virando verso l'acquisizione del Gruppo Telecom, così come prima della fine del XX secolo il Governo italiano rinuncia a partecipare al consorzio Airbus, chiudendo così la strada al rilancio della grande industria aeronautica, sempre nell'ultima decade del 1900 finisce anche l'epopea chimica del colosso Montedison-Enimont-Enichem, e tra il 1998 ed il 2003 vengono ceduti pezzi importanti dell'industria High Tech: l'Ansaldo perde Montaggi, Sistemi industriali, Aerimpianti e Energia; escono dal Gruppo Fiat l'impresa ferroviaria di Savignano (produttrice dei treni ad assetto variabile – ETR) e Avio (leader nei motori aeronautici).

Finisce un'epoca, ma se ne avvia un'altra fondata su dimensioni di impresa più contenute e con un forte legame con il territorio. Emergono nuove eccellenze produttive nei comparti della meccanica, del tessile, del mobile arredo, ecc.. Le piccole e medie imprese

sostituiscono la grande impresa e la potenza industriale nazionale non si disperde, ma si trasforma. La concentrazione tipica dell'industria pesante di grandi volumi di merce e di materie prime all'interno di un numero ristretto di aree di produzione e di trasformazione da connettere per mezzo di un selezionato numero di corridoi di trasporto, mal si concilia con la nuova domanda di trasporto che emerge dalla galassia dei distretti industriali italiani. Tale domanda è diffusa e parcellizzata in piccole e medie spedizioni che prevedono tempi frenetici di consegna e di carico. Di fronte a questa svolta epocale, la forza propulsiva della politica degli anni '80 si esaurisce tanto che si percepisce l'assenza di nuove strategie capaci di fornire risposte operative coerenti con le trasformazioni in atto. La politica cambia passo (o non riesce a reagire) ed emerge un modello logistico italiano fondato sul *laissez faire*, decisamente opposto a quello «dirigistico» degli anni '80.

Un modello "autodidatta"

Nell'assenza di un orizzonte strategico si fa strada un modello logistico italiano che spontaneamente, in modo autodidatta, ridisegna le geometrie del trasporto nazionale sostenendo la spinta innovativa della nuova manifattura.

Un fenomeno spontaneo, ma non residuale. La domanda nazionale di servizi logistici, seppur diffusa, vale oggi circa 100 Miliardi di € (7% del PIL) ed alimenta un mercato animato da più di 25.000 imprese che occupano poco più di un milione di addetti con un fatturato complessivo di circa 40 Miliardi di €.

Un modello in grado di raggiungere *performance* logistiche competitive grazie all'affermazione di soluzioni organizzative di processo e di prodotto maturate all'interno della filiera locale. Il capitale sociale e culturale dei distretti industriali non è determinante solo nella concezione di prodotti innovativi, ma lo è anche nella re-ingegnerizzazione dei sistemi logistici che di fatto consentono a tali prodotti di

raggiungere con successo i mercati nazionali ed internazionali.

Si tratta dunque di un segmento del comparto dei servizi alle imprese di notevole rilevanza che però non è privo di criticità. I riflessi sui servizi di trasporto sono evidenti: aumentano i viaggi effettuati, ma si contraggono i volumi trasportati; si modifica la distribuzione dei flussi e dei servizi per lo più concentrati nelle circoscrizioni settentrionali (Nord Est e Nord Ovest) e poco al Sud e nelle Isole.

Un modello dunque molto frammentato è fondato sull'intermediazione. Le imprese quando hanno la necessità di movimentare un carico solo nell'8% dei casi si rivolgono direttamente all'impresa di trasporto, nel 92% incaricano un intermediario che raramente svolge tale servizio con mezzi propri, mentre nel resto dei casi sub contra un vettore. Il successo dei distretti industriali si è fondato dunque sulla commercializzazione di

prodotti di buona qualità a prezzi competitivi. Un prezzo possibile anche grazie al contributo dei servizi logistici. I quali, in alcuni casi, sono stati compressi al minimo trasferendo al cliente gli oneri di trasporto (vendita franco fabbrica); oppure organizzati, come già anticipato, in modo "artigianale" a partire, però, da due presupposti piuttosto "critici":

1) Il basso costo del trasporto e del lavoro;

2) Un controllo "timido" del consumo del territorio e della rete trasportistica.

Tali presupposti hanno inciso sulle *performance* dei diversi attori della catena logistica. Alcuni, infatti, hanno tratto indubbi vantaggi, come i già citati intermediari del trasporto (principali partner logistici delle PMI) e le PMI stesse che hanno saputo sfruttare i punti deboli del modello, altri invece hanno sostenuto la competizione attraverso pesanti sacrifici, come ad esempio, le imprese di trasporto e i lavoratori del settore che per ragioni diverse si sono fatti carico delle inefficienze di un modello approssimativo, in cui in linea di massima prevale un'organizzazione del lavoro precaria, che si fonda su manodopera poco specializzata, e di

I nuovi equilibri del commercio estero stanno stimolando una crescente domanda di servizi logistici avanzati da parte delle imprese italiane





La domanda nazionale di servizi logistici, seppur diffusa, vale oggi circa 100 Miliardi di euro (7% del PIL) ed alimenta un mercato animato da più di 25.000 imprese che occupano poco più di un milione di addetti con un fatturato complessivo di circa 40 Miliardi di euro.

conseguenza poco retribuita. Si tratta di un settore ad elevata creazione di posti di lavoro, dove però la qualità del lavoro è preoccupante. Ad esempio in Veneto (seconda regione logistica dopo la Lombardia), sono occupati nel comparto circa 68.000 addetti. Tuttavia solo nel 2011 in tale comparto sono stati registrati 43.000 mutamenti di posizione di lavoro tra ingressi e uscite. Si tratta di posti di lavoro per lo più destinati agli uomini (80%) ed in parte per turni di lavoro ridotti (20% part-time) e con un sostanziale avanzamento di addetti stranieri (dal 2008-2011 nella logistica veneta sono stati assunti 1.717 stranieri, mentre sono stati licenziati 1.204 italiani).

Ma non è solo il lavoro ad essere penalizzato, anche la scarsa considerazione per i cosiddetti costi indiretti (impatti ambientali e sociali) ha inciso sui territori attraversati da queste catene logistiche polverizzate, i quali hanno subito gli effetti negativi senza trarne vantaggi. In questo scenario fatto di luci ed ombre si è innestata la crisi internazionale che dal 2009 ha fiaccato le economie mondiali amplificando i trend negativi, sia del traffico che

del lavoro, ma allo stesso tempo, attraverso una selezione (drammatica) del mercato (9). L'uscita da questa congiuntura negativa chiama nuovamente il comparto della logistica ad un adeguamento. Le imprese sono infatti stimolate a misurarsi con la domanda di nuovi mercati emergenti che indicano traiettorie di sviluppo che potrebbero portare verso un futuro migliore, sia per le imprese, sia per i lavoratori.

La crisi internazionale

La crisi internazionale ha infatti contratto i mercati maturi (soprattutto europei) con servizi logistici avanzati (in grado di coprire le inefficienze del modello italiano) e ha spinto le PMI verso nuovi mercati di sbocco più dinamici, ma con servizi logistici arretrati (Cina, India, Russia, Sud Africa, Brasile, Turchia, ecc.).

I nuovi equilibri del commercio estero stanno stimolando una crescente domanda di servizi logistici avanzati da parte delle imprese italiane per raggiungere e soprattutto essere competitive in questi nuovi mercati di destinazione dell'export. I principali player internazionali della logistica,

già hanno percepito questa nuova domanda della manifattura italiana e si stanno organizzando al fine di offrire alle PMI nazionali dei servizi logistici ad alto valore aggiunto per la gestione dell'intera catena logistica dei prodotti di più elevata qualità, come quelli del "made in Italy", piuttosto che di prodotti altamente sofisticati, come sono quelli della filiera metalmeccanica. Anche gli operatori nazionali più attenti però non trascurano questi trend di sviluppo. E' questo il caso di DeBo Logistica (società del gruppo De Bortoli) nato come spedizioniere nei primi anni ottanta del secolo scorso, DeBo è diventato presto il principale integratore logistico del distretto di Montebelluna (TV) fornendo, sia la spedizione della merce, sia una serie di servizi logistici avanzati. Nelle sue piattaforme in Italia e all'estero DeBo offre servizi di gestione degli approvvigionamenti da fornitori, stoccaggio merci, *picking*, etichettatura, imballaggio, consegna a terzi, ritiro e spedizione di prodotti finiti, controllo qualità. Oggi il gruppo ha 440 dipendenti di cui 110 in India dove il gruppo ha 6 succursali

che gestiscono circa 300 mila spedizioni quotidiane via terra, mare e aria. Dentro gli uffici del gruppo ci sono soprattutto manager di cui il 60% donne.

La scarsa qualificazione del personale, le organizzazioni logistiche semplificate, tipiche del modello logistico "ante crisi" non sono pertanto più adeguate alle esigenze delle PMI nazionali le quali richiedono, al contrario, professionisti in grado di gestire l'intera catena logistica dei prodotti di più elevata qualità. In questa nuova configurazione del modello servono imprese ed addetti competitivi, non perché costano poco, ma perché sono altamente qualificati e capaci di gestire l'intera catena logistica in modo efficace ed efficiente.

Può dunque splendere ancora la luce, tuttavia affinché le zone d'ombra non tornino ad oscurare il mondo della logistica in Italia è opportuno che le istituzioni, le forze sociali e le rappresentanze prestino maggiore attenzione ed interesse ad un comparto che spesso - a torto - è tenuto ai margini delle agende politiche nazionali. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA