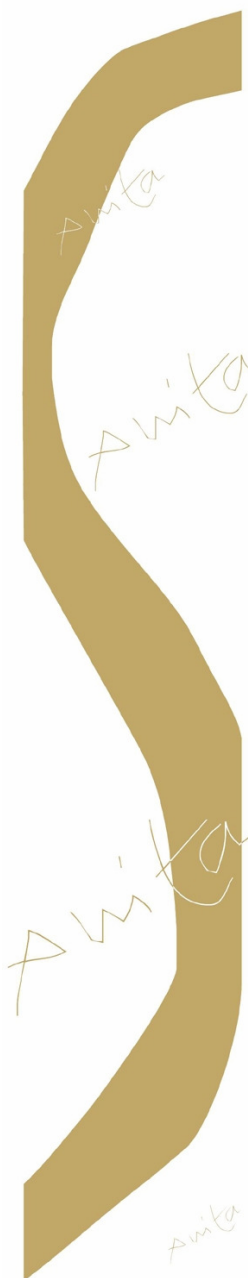


Centro Studi & Ricerche



**INNOVAZIONE TECNOLOGICA,
ORGANIZZATIVA E DI MERCATO
NEL SETTORE DEI TRASPORTI**

newsletter luglio 2009

Responsabile
Dott. Domenico Barricelli

Via Oglio n°9 Roma
Tel. 06/8550263
fax 06/8554066

www.anita.it
centrostudi@anita.it



Non è la semplice dedica europea del 2009 all'innovazione che ha spinto ANITA a lavorare sul tema delle aziende innovative dell'autotrasporto (immaginando anche un premio annuale). Se in una situazione di grave e globale crisi finanziaria, ben diversa dalle periodiche onde congiunturali - il cui esito finale potrà modificare anche la distribuzione internazionale del traffico merci - è sicuramente più difficile valutare l'introduzione e l'impatto dell'innovazione proprio perché gli effetti sono celati dalla contrazione della domanda di trasporto. E' però anche vero che le possibilità competitiva e di sviluppo di questo settore dipenderanno notevolmente dal suo avanzamento tecnologico ed organizzativo, oltrechè di definizione del mercato.

L'autotrasporto è fortemente condizionato nei risultati economici aziendali dalle due componenti principali dei costi di esercizio: il "costo del lavoro" e il "costo del carburante".

Seppur rilevanti le due componenti incidono in maniera equivalente nei quattro Paesi europei ad economia matura e leader del settore

Sappiamo, inoltre, che la natura stessa dell'attività di autotrasporto resta fortemente condizionata, nei risultati economici aziendali, dalle due componenti principali dei costi d'esercizio, così come rileva l'indagine comparativa annuale realizzata dall'Albo Nazionale degli Autotrasportatori¹.

La componente principale e strutturale è costituita dal *costo del lavoro*, coerentemente con il forte contenuto di lavoro del settore, ormai abbastanza standardizzato, con una caratteristica abbastanza rigida di tipo *labour using*, o *labour intensive*.

Nei costi d'esercizio di un autoarticolato a 5 assi che percorre 100.000 km. annui, il **costo conducente** incide in maniera prevalente e con differenze marginali in quattro Paesi europei ad economia matura e leaders del settore: è il **33,46%** dei costi totali in **Italia**, il **33,33%** in **Germania**, il **34,48%** in **Spagna** e addirittura il **38,97%** in **Francia**.

Soltanto in Paesi membri dell'Europa Orientale, di recente accesso comunitario, il peso della componente scende di una decina di punti percentuali: **23,01%** in **Polonia**, **27,50%** in **Ungheria**, **24,86%** in **Romania**; ma prevediamo che il dato sia destinato a crescere abbastanza velocemente in questi ultimi Paesi, qualora si consideri che in **Slovenia** è già al **30,63%**.

Il rimedio antico e classico dell'automazione in direzione *labour saving* appare di applicazione impossibile: la dimensione dei mezzi ha già raggiunto il massimo per le reti stradali in cui si muove il traffico, mentre la necessità di

¹ Comitato Centrale Albo Nazionale Autotrasportatori. Indagine conoscitiva delle imprese italiane di autotrasporto per conto di terzi, Aggiornamento Gennaio 2008.

accrescere la sicurezza della circolazione, di migliorare il benessere dei conduttori e di garantire la concorrenza effettiva fra imprese attraverso eguali orari e condizioni di lavoro, operano sicuramente in direzione opposta: ovvero verso un accresciuto impiego della risorsa umana.

L'unica eccezione nota riguarda il trasferimento di pacchetti di dimensioni ridotte fra punti fissi del territorio, laddove il sistema *pipe&net*², del tipo posta pneumatica, consente il trasferimento di un prodotto senza l'impiego di un veicolo.

La seconda componente, per incidenza sul costo totale di esercizio, è rappresentata dal *costo del carburante*, ancora una volta una variabile ad impatto analogo nei quattro Paesi europei rilevanti: incide per il **20,79%** del costo totale in **Italia**, per il **22,48%** in **Germania**, per il **20,69%** in **Francia** e per il **22,82%** in **Spagna**.

Al di là delle recenti vicende del prezzo petrolifero - della speculazione finanziaria che ha fornito spinte e sgonfiamenti improvvisi, nonché dell'intervento dei Governi e del trasferimento di oscillazioni ampie ed improvvise di senso opposto sulla committenza - la possibilità di ricorrere a motori con forme plurime di alimentazione, potrebbe consentire (in presenza di rifornimenti alternativi) la scelta del carburante più conveniente. Innovazioni in questa direzione richiedono un impegno congiunto dei produttori automobilistici, per fornire soluzioni, e quello degli autotrasportatori per adottarle tempestivamente, oltre alla minima reperibilità legata alla distribuzione dei prodotti di alimentazione (che si tratti di etanolo, oppure di idrogeno).

Le considerazioni fin qui svolte lasciano prevedere che, nel breve periodo, l'indirizzo innovativo delle aziende riguarderà principalmente le

L'eguale incidenza delle due componenti principali dei costi di esercizio tra i Paesi leader, fanno sì che nel breve periodo la competitività delle imprese di trasporto si giocherà sul piano dell'innovazione, che riguarderà principalmente gli aspetti organizzativi e di mercato, oltre che tecnologici.

² Il nuovo sistema di trasporto denominato rete di tubi *pipe&net*, sarà costituito sostanzialmente da condotti speciali e da altri dispositivi che permettono il trasporto di merci ad elevata velocità, con ridotti consumi energetici. Attraverso tale dispositivo è possibile realizzare una vera e propria infrastruttura di trasporto destinata a coprire un importante segmento del trasporto merci sposandosi logicamente anche con la rete internet potenziandone e moltiplicandone le possibilità (*e-commerce*).

innovazioni organizzative e di mercato, rispetto a quelle strettamente tecnologiche.

Per innovazioni organizzative intendiamo il miglior sfruttamento del parco autoveicoli disponibile, la completezza dei viaggi di andata e ritorno delle merci, l'eventuale impiego di nuove intermodalità (autostrade del mare, ferrovia, canale navigabile padano), mentre le innovazioni di mercato riguardano soprattutto la gamma dei servizi offerti, logistici e non logistici, in aggiunta al mero trasferimento fisico di un prodotto.

Posto che l'attuale crisi acceleri la scomparsa delle microimprese submarginali - che hanno consentito il subappalto spesso in condizioni "disperate" del semplice spostamento dei beni sul territorio -, il problema generale diventa, dunque, quello di trovare un mix di offerta sufficientemente complesso per consentire la crescita del valore aggiunto medio pro-capite. E' anche immaginabile che soluzioni di questo tipo siano facilitate da una ricerca in comune con le imprese di produzione e distribuzione.

Si ringrazia per la collaborazione

