

# I vettori stranieri alla conquista di un porto al sole

**U**na recente ricerca del Centro Studi di Federtrasporto (Federazione imprese italiane di trasporto terrestre, marittimo ed aereo), sulla salute del comparto Trasporti, ha reso pubblico il persistente “buco” finanziario fatto registrare, sistematicamente, dai conti di fine anno dell’Impresa Italia nel settore. La stessa situazione, finora, era stata denunciata solo da Confitarma (Confederazione Italiana Armatori). Il disavanzo previsto<sup>1</sup> per l’anno 2001, nella sezione Trasporti della Bilancia Italiana dei Pagamenti, secondo le stime di Federtrasporto su fonte Banca d’Italia, sarà pari a oltre 6 miliardi di euro (circa 12.000 miliardi di lire).

Agli occhi dei non “addetti ai lavori” queste cifre potrebbero sembrare, nel migliore dei casi, frutto di errori commessi nel processo di elaborazione dati.

Verità, quest’ultima, che potrebbe essere suffragata dall’evidenza dei fatti quando si considera il peso crescente dell’Italia negli scambi commerciali europei e mondiali.

Alcuni indicatori statistico-economici, infatti, riportano una crescita costante del flusso di merci che attraversa il nostro territorio (si è passato da 380 milioni di tonnellate nel 1996 ai 450 milioni di tonnellate nel 2000) sottolineata, tra l’altro, dai dati sulle movimentazioni in aumento dei containers nei principali porti italiani e dall’incremento dei mezzi per l’autotrasporto in conto terzi sulle nostre strade.

In realtà l’emorragia di denaro c’è e, al momento attuale, la tendenza ad un peg-

giornamento sembra incontrovertibile. Non si tratta di un errore contabile dato che, recentemente (nel 1999), la metodologia utilizzata dall’Ufficio Italiano Cambi nell’elaborazione degli importi monetari da inserire nel prospetto contabile della bilancia dei pagamenti è stata modificata<sup>2</sup> e, con essa, rivista l’intera serie storica dei saldi monetari dal 1993.

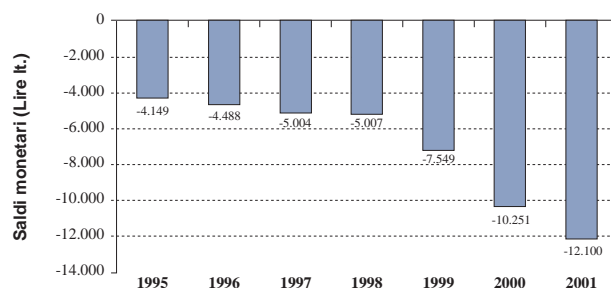
Qual è, allora, il significato di questo persistente disavanzo nei conti pubblici? Secondo le due associazioni di categoria, i rilevamenti statistici sono la prova che le imprese nazionali di trasporto continuano a perdere ingenti quote di mercato nei traffici da/per l’Italia a beneficio di operatori stranieri. Un’emorragia iniziata dalla metà degli anni ’80 e, aggiungiamo noi, acuitasi nell’ultimo decennio.

Dove nasce il deficit del settore? Per con-

determinato unicamente da saldi passivi registrati alla voce “noli merci”, cioè nel trasporto fisico delle merci. Se si aggregano i valori monetari in base al tipo di *vettore utilizzato* nel trasporto, si scopre che la voce “vettore marittimo” riporta ingenti valori passivi crescenti nel tempo. Riportando tali risultati nella pratica quotidiana, la conclusione più ovvia, e inconfutabile, è che gli imprenditori italiani preferiscono rivolgersi a vettori stranieri per il trasporto delle proprie merci, piuttosto che a quelli italiani.

Ma è proprio vero che l’origine del problema risiede unicamente nel grado di preferenza degli operatori nazionali verso vettori non residenti? Per Federtrasporto le imprese italiane del trasporto e della logistica soffrono in competitività. Pochi sono gli investimenti nostrani in infrastrutture e servizi, capaci di migliorare l’offerta e di renderla pari a quella dei giganti mondiali del trasporto. Queste carenze determinano le scelte finali del cliente/consumatore. Secondo noi, invece, la soluzione del problema è più complessa in quanto macchinoso è l’ambiente in cui ci muoviamo ogni qualvolta si parla di trasporto. Vero è che la pecora nera in Italia è il trasporto marittimo, però non si può parlare di semplice gap competitivo in quanto le imprese italiane, quando importano/esportano, non possono scegliere il vettore ma, al massimo, l’ambito portuale di cui servirsi (che logicamente sarà quello più vicino al proprio raggio d’azione). L’attività del Trasporto merci via mare comprende sia il mercato delle materie prime (merci povere), sia quello dei prodotti industriali (finiti o semi-lavorati). I traffici di queste merci seguono rotte geograficamente diverse sia in import, sia in export. I prodotti finiti, invece, hanno una fascia di

**Deficit Bilancia dei Pagamenti - Sez. Trasporti**  
Stima Centro Studi Federtrasporto (Fonte Banca d’Italia)



venzione, nella sezione Trasporti sono registrati, in dare e avere, gli importi monetari delle operazioni internazionali relative alle prestazioni di servizi che il Paese realizza con il resto del mondo. Gli importi delle transazioni sono catalogati in base al genere di *attività svolta* (trasporto merci, trasporto passeggeri, servizi ausiliari) e al *tipo di mezzo* utilizzato per gli spostamenti di merci e persone (aerei, navi, altro). Procedendo per *attività svolta*, si scopre che l’andamento negativo della sezione è

1) Gli importi esatti dei saldi saranno pubblicati a fine maggio 2002, in occasione della Relazione Annuale del Governatore della Banca d’Italia, all’Assemblea Generale Ordinaria dei Partecipanti, sulla situazione economica del paese.

2) Il processo di elaborazione dati si basa ora su rilevamenti statistici compiuti dall’Istat e non più su dichiarazioni scritte di imprenditori e banche commerciali (le comunicazioni valutarie statistiche)



mercato più ampia. L'Italia, da sempre Paese di trasformazione, importa in grande quantità merci povere, quasi esclusivamente dal bacino del Mediterraneo, ed esporta prodotti finiti nazionali, in prevalenza nel mercato europeo, privilegiando la modalità dell'autotrasporto. Seguendo i bisogni del Paese e la distribuzione geografica degli scambi internazionali, si comprende la scelta storica dei vettori nazionali di specializzarsi nel trasporto delle merci alla rinfusa (materie prime) e di impiegare il grosso della propria flotta, nelle tratte internazionali cosiddette a corto raggio.

Negli ultimi anni, la tendenza a scoprire vie d'acqua sempre più economiche e veloci per trasportare merci containerizzate dall'Est all'Ovest del pianeta, ha fatto riscoprire il valore strategico del bacino del Mediterraneo, ed in particolar modo della nostra penisola. Avviene sempre più spesso che compagnie di navigazione straniere, attratte dall'ampiezza delle attività di import/export dell'Italia, ottengono in concessione l'utilizzo di vaste aree portuali nazionali. Ne sono prova i dati sulle fusioni ed acquisizioni di imprese italiane di logistica ed handling portuale da parte di operatori stranieri qualificati. Per l'economia italiana, il vantaggio principale è che maggiori porti nazionali, per movimentazione di prodotti industriali (a mezzo container), sono divenuti dei centri nevralgici del traffico internazionale.<sup>3</sup> Si spiega così l'incremento delle merci in entrata ed uscita dal Paese.

Lo svantaggio è rappresentato, invece, dal fatto che i porti in questione sono serviti quasi esclusivamente da mezzi navali delle compagnie estere per quanto riguarda le lunghe tratte internazionali. Agli eventuali vettori terzi è lasciata l'offerta residuale del trasporto (cabotaggio e transhipment), che collega il porto-terminal con le aree remote del mercato. In questa nicchia si concentrano la maggior parte dei vettori nazionali dediti al trasporto di prodotti finiti containerizzati.

La nostra conclusione è che, dato il ruolo centrale giocato dai porti italiani nell'area mediterranea, dato la nicchia di lavoro riservata ai vettori marittimi nel trasporto internazionale di prodotti industriali e quella di leader nel mercato delle materie prime, per riuscire a risollevarne l'andamento dei saldi nella bilancia dei noli, è necessario agire in una direzione ben precisa: la costituzione di imprese terminalistiche portuali, capaci di garantire agli utenti una vasta gamma di servizi logistici e di handling, gestite interamente da operatori italiani. Impresa, questa, ben più onerosa dell'incoraggiare le piccole imprese italiane esistenti nel trasporto e logistica ad investire per migliorare l'offerta e renderla pari a quella dei giganti mondiali del trasporto.

**Giovanni Ciminelli**

3) Ci piace ricordare che nella classifica dei primi cento porti containerizzati del mondo, stimata dalla rivista *Containerisation International* dei Lloyd's, il porto di Gioia Tauro si posiziona al 27 posto, primo tra quelli italiani.