

Albo: Autotrasporto italiano "non competitivo e poco integrato alla logistica"

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2013</div> <div id = "day">06</div><div id = "month">Marzo</div></div>

L'Albo degli Autotrasportatori, dopo la pubblicazione dei dati semestrali sulle imprese iscritte (leggi [QUI](#) per maggiori informazioni), prosegue la sua analisi del settore autotrasporto, che allo stato attuale "presenta elementi di debolezza di tipo strutturale e organizzativo".



Ad affermarlo è Gabriella Gamba, Vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel suo comunicato, la Dott.ssa Gamba riconosce l'elevato grado di precarietà ed incertezza in cui continua a versare il comparto del trasporto nazionale su strada, nonché la notevole instabilità che contraddistingue molte imprese del settore.

Fa poi luce sulle conseguenze delle nuove normative in vigore, volte alla liberalizzazione del mercato europeo dell'autotrasporto. Le nostre imprese di settore, in uno scenario europeo sempre più liberalizzato, faticano a risalire la china di fronte alla concorrenza straniera.

Secondo la Dott.ssa Gamba, per renderle più competitive si deve puntare sull'integrazione fra trasporto e logistica e investire nei servizi logistici: "per ridare slancio e competitività al settore, nella sua moderna accezione di attività sempre più integrata alla produzione e alle altre funzioni logistiche, è necessario dar più importanza al ruolo della logistica pubblica e alla logistica privata, nelle sue possibili diverse manifestazioni: di filiera; logistica di prodotto; logistica di settore e logistica di sistema".

Riportiamo qui di seguito il testo completo del comunicato della Dott.ssa Gamba:

Il settore dell'autotrasporto presenta elementi di debolezza di tipo strutturale e organizzativo, a cui si aggiungono anche i fattori connessi all'elevato grado di instabilità che caratterizza molte imprese del settore, delineando una realtà in cui persistono elementi di precarietà ed incertezza. A questo panorama si deve poi sommare l'entrata in vigore delle nuove normative, finalizzate alla liberalizzazione del mercato europeo dell'autotrasporto, e in particolare l'entrata in vigore della legge 32 del marzo 2005, che ha dato inizio al processo di riforma del settore dell'autotrasporto. Il provvedimento ha promosso, infatti, la liberalizzazione "regolata" del sistema di imprese appartenenti al comparto dell'autotrasporto di cose per conto terzi. Pertanto, è venuto a cambiare il ruolo delle imprese di settore che si trovano ad agire in una realtà in cui sono presenti sia nuove potenzialità di crescita sia un consolidamento delle attività presenti. È quindi emersa la necessità di un monitoraggio delle aziende del settore, con il quale si tenga conto dell'esistenza di un panorama generale dove si verificano rapidi mutamenti e sviluppi significativi.

Aggiornamento dei dati. Il Comitato Centrale dell'Albo, a partire dal 2000, ha operato nel corso degli anni un aggiornamento dei dati sui costi e fiscalità delle aziende di autotrasporto, effettuando un "benchmarking" con 8 Paesi europei. I parametri di valorizzazione delle singole voci di costo sono stati definiti per un veicolo con percorrenza mediamente di 100.000 km all'anno e della portata di 44 Ton. I risultati della ricerca restano, a livello europeo, un utile riferimento per le politiche di settore, ma anche, e soprattutto, per una valutazione in ordine a misure di intervento che possono riguardare i singoli elementi di formazione dei costi di esercizio e del conto economico, tenendo conto anche della fiscalità di settore. Il lavoro, nella sua definizione metodologica, è risultato strumento di base anche per l'Osservatorio costituito in seno alla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica ai fini del calcolo dei costi di esercizio, nonché per rappresentare lo stato di crisi del settore, valutato sul conto economico. In sintesi, negli ultimi anni la ricerca è stata aggiornata definendo vari stati di avanzamento, che hanno evidenziato il seguente panorama dello "stato di salute" delle imprese italiane. I risultati dei singoli studi si trovano dettagliati sul sito del Comitato Centrale.

Imprese sottocapitalizzate. Da queste analisi è emerso che le imprese di autotrasporto italiane si confermano sottocapitalizzate e non concorrenziali sia nel contesto generale europeo sia in quello interno. Come emerge dalle ricerche sviluppate, per ridare slancio e competitività al settore, nella sua moderna accezione di attività sempre più integrata alla produzione e alle altre funzioni logistiche, è necessario dar più importanza al ruolo della logistica pubblica e alla logistica privata, nelle sue possibili diverse manifestazioni: di filiera; logistica di prodotto; logistica di settore e logistica di sistema. Alla luce della attuale non operatività della Consulta, e di conseguenza dell'Osservatorio, il Comitato ha ritenuto essenziale poter proseguire lo studio sulla ricerca "Costi e Fiscalità" anche al fine di poter dare, ove ritenuto utile, un supporto alla Direzione Generale per il Trasporto stradale e l'intermodalità e alla competente Direzione Generale. Infatti, nella riunione del 7 gennaio 2013 è stato approvato "l'avvio procedure affidamento servizio per analisi costi, fiscalità e pedaggi" che verrà attivato nell'immediato futuro.

© TN - TRASPORTONOTIZIE Riproduzione riservata