

IL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO DI FRONTE ALLE SFIDE DELLA GLOBALIZZAZIONE

Enrico Mendace

Il 9 Novembre 2002, presso il Palazzo della Borsa di Genova, il Ministero delle Attività Produttive e l'Istituto nazionale per il Commercio Estero, hanno organizzato la prima riunione del **Tavolo della Logistica**, con l'obiettivo di creare un Foro permanente di incontro, in grado di recepire le istanze delle aziende italiane impegnate nei processi di internazionalizzazione e di individuare i vincoli strutturali e le carenze che rallentano, in questo campo, il loro radicamento sui mercati esteri.

Negli ultimi anni il ruolo della logistica è profondamente mutato ed ha assunto un peso sempre crescente, ponendosi come fattore cruciale di successo; la capacità di programmare e sincronizzare i flussi delle merci e di gestire i flussi dell'informazione è divenuto un vantaggio competitivo sul mercato globale.

La logistica si presenta, quindi, come nodo essenziale dello stesso Sistema Paese; per questo i rappresentanti di tutti i Ministeri, e gli Enti coinvolti in queste problematiche, insieme alle Associazioni del settore, hanno in progetto la volontà di attivare gli strumenti necessari che permettano alle piccole e medie aziende italiane di poter usufruire degli strumenti della logistica avanzata, come fattore di competitività e di successo.

Altre linee guida di intervento del Progetto Speciale per la Logistica riguarderanno la promozione dell'Italia come piattaforma logistica di tutta l'Europa verso il Mediterraneo e l'Asia e l'integrazione logistica dei processi commerciali e imprenditoriali fra l'Italia, Area Mediterranea e quella est - sud est europeo.

Il Ministero delle Attività Produttive negli ultimi due anni ha avviato, con gli Accordi di Settore, una collaborazione con il complesso mondo della logistica attuando azioni in grado di supportare i settori strategici del comparto della logistica e dei trasporti in generale. Quest'opera di coordinamento fra pubblico e privato ha trovato nella riunione del Tavolo della Logistica di Genova un momento di consolidamento e di crescita.

PERCHÉ UN PROGETTO SPECIALE PER LA LOGISTICA

L'exasperata competizione nel mercato globalizzato ha profondamente mutato il ruolo della logistica: da attività interna all'azienda, con un peso marginale, ha assunto un ruolo strategico nella definizione delle strategie aziendali.

In un contesto di articolazione e dilatazione mondiale dei mercati, la capacità di programmare e sincronizzare la molteplicità dei flussi di merci e di gestire tutta la relativa informazione in funzione di produzione e commercializzazione è divenuta un vantaggio competitivo.

La logistica è ormai un presupposto fondamentale per produrre e vendere nel modo più efficiente. La diffusione del suo utilizzo è divenuta un fattore cruciale per la competitività di un Sistema Paese e, di riflesso, per il mantenimento dei livelli occupazionali in un'economia trasformatrice ed aperta all'estero come quella italiana.

Il Tavolo della Logistica, partendo da queste premesse, si pone come Foro di incontro per recepire le istanze delle aziende nazionali impegnate nei processi di internazionalizzazione, e non solo: esso infatti nasce per individuare ed intervenire, con le imprese, sui vincoli strutturali, sulle carenze formative ed di informazione, che rallentino il loro radicamento nei mercati esteri.

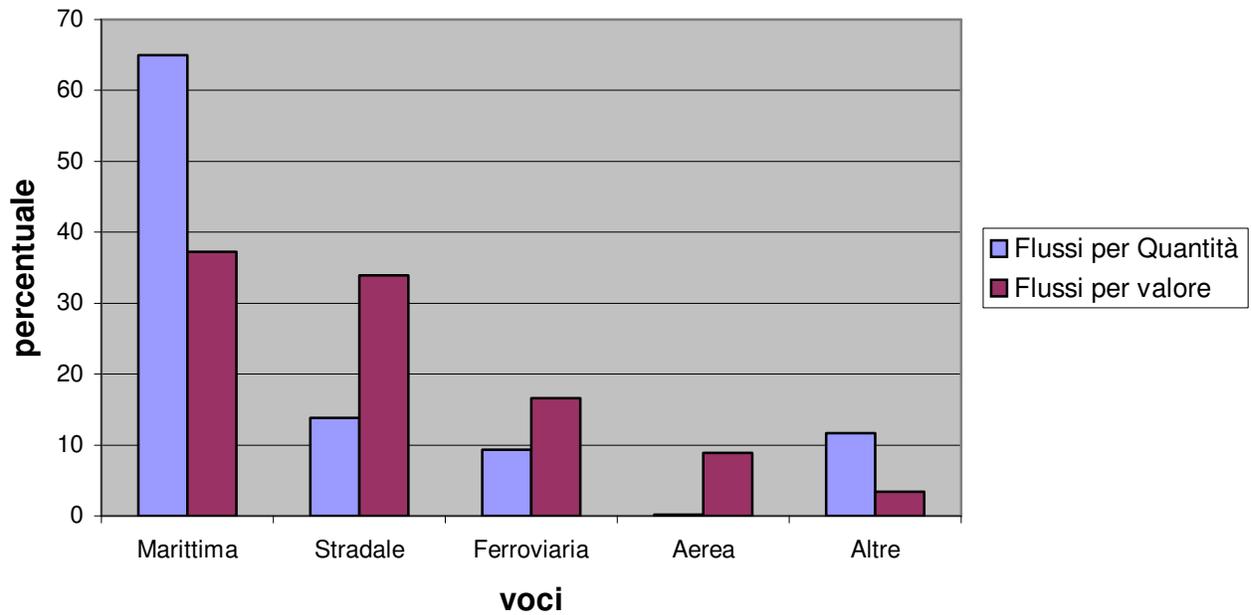
LA SITUAZIONE

- In Europa la logistica registra un fatturato stimato in 700 miliardi di € (magazzini 45%, trasporto 40%, gestione traffico ordini 15%), pari a circa l'8% dell'intero fatturato europeo. In Italia il fatturato del comparto logistico è stimabile intorno ai 120 miliardi di €.
- L'Italia, nel Mediterraneo, rappresenta il principale mercato di origine/destinazione delle merci.
- Il 75% delle aziende italiane esporta "franco fabbrica", rinunciando, di fatto, a preziose informazioni, indispensabili per gestire le dinamiche qualitative dei mercati esteri.
- Il saldo dei trasporti nella bilancia dei pagamenti è passato da un importo negativo di -1.000 miliardi di Lit. nel 1990 a -8.000 miliardi nell'anno 2000 (valori arrotondati).
- Nell'arco dell'ultimo decennio si è quasi dimezzata la capacità delle imprese nazionali di presidiare il mercato del trasporto transfrontaliero di merci. Tutto ciò malgrado i dati di bilancia commerciale evidenzino la centralità del territorio italiano:
 - una crescita costante dei flussi di merce che attraversano i confini italiani: da 380 milioni di tonnellate nel 1996 ai 450 nel 2000;
 - la ripresa competitiva dei porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa, da circa 3 milioni di TEU nel 1995 ad oltre 6 milioni nel 2000;
 - il ritmo sostenuto di acquisizione di imprese italiane di trasporto da parte di operatori esteri, con una media di 14 operazioni all'anno nel periodo 1998-2000.

Importazioni ed esportazioni Composizione percentuale per modalità di trasporto – Anno 2000

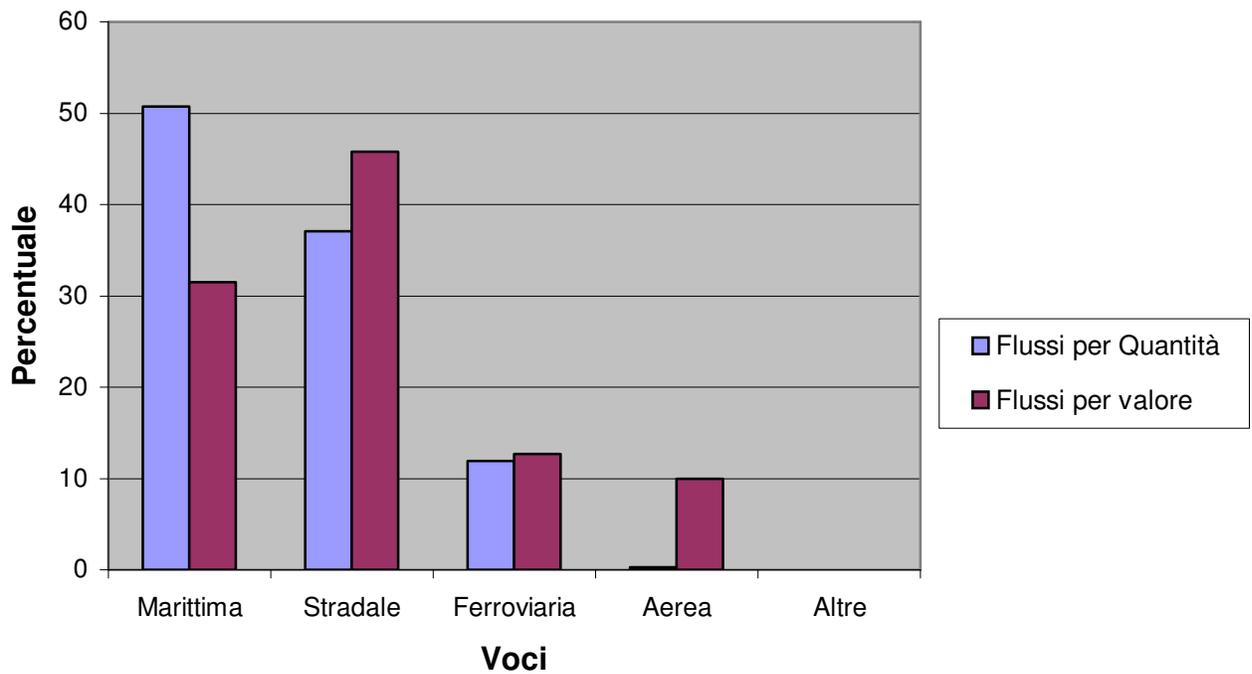
Voci	Marittima	Stradale	Ferroviaria	Aerea	Altre	Totale
IMPORTAZIONI						
Flussi per quantità	65,0	13,8	9,3	0,2	11,7	100,0
Flussi per valore	37,2	33,9	16,6	8,9	3,4	100,0
ESPORTAZIONI						
Flussi per quantità	50,7	37,1	11,9	0,3	0	100,0
Flussi per valore	31,5	45,8	12,7	10,0	0	100,0
Fonte: Ufficio Italiano Cambi						

Importazioni



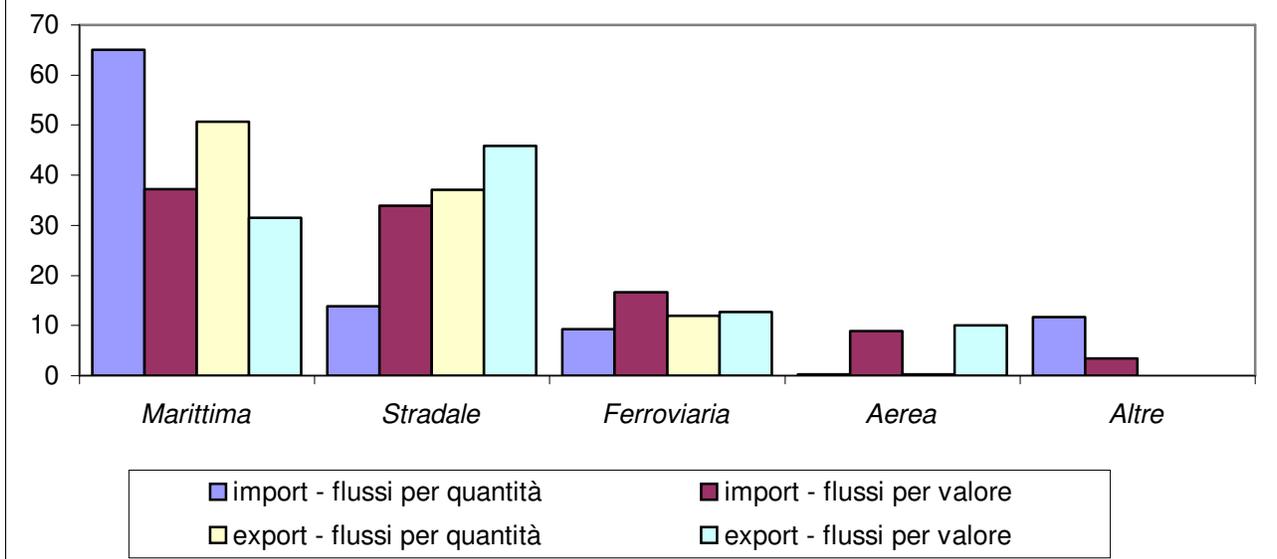
(fonte: ICE – ufficio stampa)

Esportazioni



(fonte: ICE – ufficio stampa)

Flussi in valore e quantità delle esportazioni ed importazioni italiane nel settore della logistica (valori percentuali)



(fonte: ICE – ufficio stampa)

Quote di mercato delle imprese di trasporti italiane nei flussi di merce con l'estero (valori in %) – Fonte: Centro Studi Federtrasporto su dati UIC

Anni	Strada	Nave	Aereo
1990	54,3	38,8	66,1
1995	49,6	22,6	60,9
2000	37,8	19,8	32,2

LE LINEE DI INTERVENTO DEL PROGETTO SPECIALE PER LA LOGISTICA

1. Promozione del ricorso alla logistica avanzata da parte delle piccole e medie aziende italiane come strumento di competitività e penetrazione commerciale all'estero.
2. Promozione dell'Italia come piattaforma logistica dell'Europa verso il Mediterraneo e l'Asia.
3. Integrazione logistica dei processi commerciali ed imprenditoriali fra l'Italia, l'area mediterranea e quella dell'est-sud est europeo.

Da un'azione su questi assi discenderanno effetti di:

- migliore radicamento sui mercati esteri e creazione di occupazione
- attrazione di investimenti esteri
- formazione di impresa per affrontare i mercati "globalizzati"
- miglioramento della qualità ambientale e rispetto del Protocollo di Kyoto sulle emissioni di gas-serra, attraverso un riequilibrio fra le modalità di trasporto dalla "gomma" alla ferrovia ed al cabotaggio marittimo (priorità europea)

GLI ACCORDI DI SETTORE

A partire dal 2000 l'ex Ministero del Commercio con l'Estero, oggi Ministero delle Attività Produttive, ha iniziato la collaborazione con il complesso mondo della logistica.

Lo strumento che è apparso più adatto per la promozione del comparto della logistica è stato l'Accordo di settore, articolato su due momenti, uno istituzionale e l'altro operativo, con l'obiettivo di favorire sinergie e collaborazioni nell'individuazione di iniziative progettuali concrete.

Ad oggi sono stati conclusi 9 Accordi di settore a cui hanno fatto seguito 4 convenzioni operative.

Quest'opera di collaborazione e coordinamento tra pubblico e privato ha permesso la effettiva realizzazione di forme di partnership tra le nostre imprese e le autorità politiche nonché le business community dell'Europa centro-orientale e dei paesi del Mediterraneo, monitoraggio e promozione dei servizi logistici offerti nel nostro paese in una logica di marketing territoriale.

Si tratta di azioni concrete in grado di supportare i settori strategici del comparto della logistica, secondo le istanze e le esigenze degli operatori rappresentate di volta in volta dalle Associazioni di categoria.

Le Associazioni firmatarie di Accordi a tutt'oggi sono: ASSOLOGISTICA, ASSTRA, ASSOFERR, ASSOINTERPORTI, AILOG, CONFETRA, CONFTRASPORTO, FEDERTRASPORTO, FEDESPEDI. Le Convenzioni Operative sono state concluse con ASSTRA, ASSOINTERPORTI, AILOG FEDERTRASPORTO.

Sintesi dell'intervento alla Riunione del 9 Novembre 2002 del Vice Ministro alle Attività Produttive con delega al Commercio Estero, on. Adolfo Urso

<<Integrare e mettere a sistema

La Logistica è una materia che non ha un suo Ministero, non ha un testo unico, non è prevista nella Costituzione.

Si tratta infatti di una novità generata dal mercato e dalle imprese, che soltanto negli ultimi anni è stata percepita secondo il suo effettivo rilievo. Al di là dell'importanza intrinseca del tema "Logistica", che oggi assurge certamente a dimensione strategica di competitività per un Sistema Paese, è importante che si faccia attenzione all'entità e alle modalità dell'influenza che esso è in grado di esercitare sul funzionamento del "Sistema paese".

Si tratta infatti di inserire categorie nuove nel modus operandi dell'Amministrazione italiana, alla quale sempre più si richiede di lasciarsi "contaminare" dalle dinamiche della competizione, per dare continuamente vita ad innovazioni di tipo tecnologico, produttivo, distributivo, organizzativo, contrattuale.

Riguardo alla Logistica, ciò che il mercato chiede alle Istituzioni sono risposte tempestive, adeguate, efficienti, intelligenti. Il mercato non ha il tempo per distinguere tra le competenze dei Comuni, delle Provincie, delle Regioni, del Ministero delle Infrastrutture o delle Attività Produttive. Il mercato non sa e non vuole sapere se per superare un collo di bottiglia occorre una legge nazionale, una legge regionale, un decreto ministeriale o un'ordinanza del sindaco.

La Logistica impone perciò di adottare nuove categorie di osservazione, di analisi e di azione, volte ad integrare gli schemi del passato, ricercando coordinamento, sinergie, condivisione.

In particolare ci riferiamo a:

- *L'integrazione dei processi di approvvigionamento, produzione e consegna ai clienti di prodotti e servizi;*
- *Il bisogno di servizi collegati ai grandi nodi portuali ed interportuali;*
- *L'impatto delle tecnologie telematiche sulla frequenza, le caratteristiche ed il numero delle spedizioni;*
- *L'evoluzione delle direttrici, delle caratteristiche e dei volumi di traffico internazionale,*

Come fare sistema

La Logistica è un potente fattore di sviluppo del territorio. Introduce infatti nuovi parametri nella localizzazione delle facilities e impone la sua logica alle logiche tradizionali di localizzazione delle infrastrutture.

La Logistica è essa Integrazione. Integrazione tra movimentazione interna ed esterna delle merci, tra flussi di prodotti e di informazioni, tra modalità di trasporto (mare, ferro, gomma, aria), tra processi di approvvigionamento, di produzione, di stoccaggio e di distribuzione. La Logistica integra in Sistema le variabili di competitività interne alle imprese e quelle che appartengono al territorio nel quale esse operano.

Di questa capacità d'integrazione che decide della complessiva capacità competitiva di un Sistema Paese, le imprese di tutto il mondo sono assolutamente consapevoli e, quando devono localizzare i propri investimenti, guardano, nello stesso tempo, all'intera galassia del sistema logistico: i fornitori, i subfornitori, i sistemi di produzione, i magazzini, le infrastrutture, i servizi, le unità della distribuzione, i clienti finali, le tecnologie, la fiscalità, i contratti, le assicurazioni, il credito, i controlli.

UN SETTORE IN FORTE CRESCITA: I SUCCESSI ITALIANI

*In Europa la logistica registra un fatturato stimato in **700 miliardi di €** (magazzini 45%, trasporto 40%, gestione traffico ordini 15%), pari a circa l'8% dell'intero fatturato europeo. In Italia il fatturato del comparto logistico è stimabile intorno ai 120 miliardi di €*

*L'Italia, nel Mediterraneo, rappresenta il principale mercato di origine/destinazione delle merci. Il **75%** delle aziende italiane esporta "franco fabbrica", rinunciando, di fatto, a preziose informazioni, indispensabili per gestire le dinamiche qualitative dei mercati esteri. Il saldo dei trasporti nella bilancia dei pagamenti è passato da un importo negativo di – 1000 miliardi di Lit. nel 1990 a – 8.000 miliardi nell'anno 2000 (valori arrotondati)*

*Nell'arco dell'ultimo decennio si è quasi **dimezzata** la capacità delle imprese nazionali di presidiare il mercato del trasporto transfrontaliero di merci. **Tutto ciò malgrado i dati di bilancia commerciale evidenzino la centralità del territorio italiano:***

- *una crescita costante dei flussi di merce che attraversano i confini italiani: da 380 milioni di tonnellate nel 1996 ai 450 nel 2000*
- *la ripresa competitiva dei porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa, da circa 3 milioni di TEU (Twenty feet equivalent unit) nel 1995 ad oltre 6 milioni nel 2000*
- *il ritmo sostenuto di acquisizione di imprese italiane di trasporto da parte di operatori esteri, con una media di 14 operazioni all'anno nel periodo 1998-2000*

Perché un tavolo per la logistica e l'internazionalizzazione

E' ora che questa consapevolezza diventi patrimonio anche dello Stato, ispirandone gli schemi organizzativi e operativi.

*La sfida più grande cui lo Stato è chiamato, e cui si connette la grande attenzione il Dipartimento per l'Internazionalizzazione del Ministero delle Attività produttive in questo ambito, è pertanto quella di **immettere stabilmente nei propri circuiti gli impulsi del mercato**, ciò che dovrà consentire di modellare i processi organizzativi pubblici secondo i tempi e le caratteristiche imposte dall'evoluzione dei sistemi produttivi e i mercati, coniugando la sostenibilità ambientale con l'integrazione tra i modi di trasporto, rendendo efficienti le relazioni tra livelli di governo e tra ambiti di pianificazione dell'utilizzo dello spazio, e liberando il massimo spazio alla competizione privata per la gestione dei servizi.*

Gli scopi del tavolo

Il tavolo per la logistica e l'internazionalizzazione partendo da queste premesse, si pone come foro di incontro per recepire le istanze (basate sulle nuove scelte strategiche e geografiche) delle aziende nazionali impegnate nei processi di internazionalizzazione, soprattutto sui mercati emergenti. Non solo: esso infatti nasce per individuare ed intervenire, con le imprese, sui vincoli strutturali, sulle carenze formative ed di informazione, che rallentino il loro radicamento nei mercati esteri. Bisogna creare una sensibilità comune fra imprese, realtà della logistica, realtà governative, enti.

Sfruttare il momento favorevole

Le esportazioni italiane verso la Russia sono cresciute nel 2001 del 40% e nel gennaio - luglio 2002 del 19% (è peraltro opportuno ricordare che le esportazioni in Russia sono anche condotte nell'ottica della "triangolazione" con i Paesi CSI)

Le esportazioni invece verso la Cina sono cresciute nel 2001 del 37% e nel periodo gennaio - luglio del 25%.

Le esportazioni verso Peco sono aumentate nel 2001 del 22,6 e del 14,5 nei primi sette mesi. Discorso a parte meritano i Balcani dove l'incremento delle esportazioni italiane quinquennio 1997-2001 sono aumentate del 71.2 %, contro una percentuale di aumento del 27.8 % delle esportazioni italiane verso il resto del mondo. I dati disponibili per l'anno in corso (fino a maggio) indicano addirittura un miglioramento di questo trend: le esportazioni verso i sette Paesi dei Balcani sono aumentate del 10.3%, mentre le nostre vendite sui mercati esteri registrano, in generale, una diminuzione del 4.6%,. Anche gli investimenti nell'area registrano incrementi legati al sempre più positivo coinvolgimento delle imprese italiane nei processi di privatizzazione e ristrutturazione in corso in questi Paesi. Discorso a parte meritano le migliaia di imprese presenti nell'area che rappresentano un patrimonio del made by Italy da non perdere.

Inutile nascondersi che altre aree tradizionalmente favorevoli non hanno fatto registrare trends favorevoli. Mercosur per esempio fra gennaio e luglio ha fatto registrare un significativo -39,2) ma lo stesso discorso può valere per la Germania -12% e la Francia (-6,3).

E' necessario che tutte le realtà della logistica si sensibilizzino ai bisogni che le imprese sviluppano in questa fase di internazionalizzazione.

Si tratta quindi di un Tavolo nel quale ci sarà la rara occasione di far parlare Soggetti pubblici diversi con gli operatori del mercato, dando luogo ad un'esperienza di confronto che verosimilmente produrrà risultati utili e concreti.

Come si articolerà il tavolo

Il tavolo per la logistica e l'internazionalizzazione su due dimensioni:

*1. quella della **promozione** dell'internazionalizzazione delle imprese italiane del settore logistico, che potrà contare sul supporto operativo dell'Istituto per il Commercio estero e sulla*

Direzione generale per la Promozione degli scambi. Su questo piano, infatti il Ministero ha già prodotto un'esperienza significativa, avendo

concluso, a partire dal 2000, nove Accordi di settore con altrettante Associazioni di categoria del comparto della logistica (Assologistica, Asstra, Assoferr, Assointerporti, Ailog, Confetra, Conftrasporto, Federtrasporto, Fedespedi).

Lo strumento degli Accordi di settore, intesi come cornice in cui si inseriscono progetti, definiti di comune accordo, tra attore pubblico e privato, è apparso il più idoneo per il sostegno dell'intero comparto. La fase di definizione dei contenuti dell'Accordo e ancor più quella di progettazione vedono il coordinamento tra i rappresentanti delle categorie, il Ministero e l'ICE. Questo lavoro di equipe mira ad evitare iniziative isolate e sovrapposizioni di ruoli, promuovendo sinergie e azioni di sistema. A tutt'oggi sono state concluse 4 convenzioni operative (Asstra, Assointerporti, Ailog Federtrasporto), aventi ad oggetto progetti che hanno permesso forme di collaborazione tra le nostre imprese, le Istituzioni e le business communities dell'Europa Centro-orientale e dei Paesi del Mediterraneo, e quindi la promozione dei servizi logistici offerti nel nostro paese in una logica di marketing territoriale. Il sostegno alla Logistica è uno dei temi presenti nelle Linee direttrici per l'attività promozionale 2003 ed è l'oggetto del Progetto Speciale per la Logistica dell'Ice.

*2. La seconda dimensione è quella del **coordinamento e della proposta strategica**, che riprende un percorso intrapreso nel dicembre del 2000 con la delibera Cipe del 15 dicembre con cui si istituiva, presso l'allora Ministero del Commercio con l'Estero un tavolo interministeriale di consultazione e di coordinamento relativo all'incidenza dei servizi di logistica sull'internazionalizzazione del sistema delle imprese. Erano indicati, come costitutivi di tale tavolo, oltre al Commercio con l'Estero, gli Affari Esteri, le Finanze, l'Industria, Commercio e Artigianato, i Trasporti e la Navigazione, i Lavori Pubblici e le Comunicazioni. I lavori del Tavolo potranno sfociare in proposte da portare in sede di Comitato interministeriale per la programmazione economica, il quale è presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri ed è il massimo organismo di coordinamento delle decisioni che presuppongono un raccordo tra le competenze di più Amministrazioni. Il Dipartimento per l'Internazionalizzazione del Ministero delle Attività Produttive si fa promotore di quest'iniziativa ma non si occupa di trasporti, né di lavori pubblici, né di comunicazioni, né di dogana. Per queste ragioni vogliamo ascoltare, comunicare, ricordarci.>>*

UNA BANCA DATI PER LA LOGISTICA URSO FIRMA ACCORDO DI SETTORE ATTIVITÀ PRODUTTIVE-FEDERTRASPORTO:

Stanziati 320mila euro per il censimento delle infrastrutture

Durante il Convegno di Genova, è stato siglato un Accordo tra il Ministero delle Attività Produttive e Federtrasporto (l'organizzazione confindustriale comprendente tutte le modalità di trasporto), rappresentati rispettivamente dal Vice Ministro alle Attività Produttive, con delega al Commercio Estero, Adolfo Urso e dal Presidente di Federtrasporto, Giancarlo Tesini. Obiettivo dell'Accordo di settore è la realizzazione di una banca dati che raccolga tutte le informazioni disponibili sulle dotazioni logistiche presenti nel territorio italiano, come primo step del più ampio progetto a sostegno dell'internazionalizzazione della logistica nazionale.

COSA PREVEDE L'ACCORDO

Il progetto sarà attuato dall'Istituto nazionale per il commercio con l'estero e da Federtrasporto nell'arco del quadriennio 2002-2005, con una divisione al 50% delle spese, stimate per il primo anno entro un tetto massimo di 160 mila euro per ciascuna delle parti. Data la sua complessità, la ricerca non può inizialmente svilupparsi nell'intero paese: si è quindi scelto di partire con un prototipo da sperimentare nel nord ovest (Liguria, Piemonte e Lombardia), in un'area circoscritta ma che consente di testare bene il modello grazie alla presenza al suo interno di un vero e proprio sistema logistico. Il prototipo sarà progressivamente esteso a tutte le altre regioni italiane. In questo senso, lasciano ben sperare la disponibilità e l'interesse registrati in alcune regioni meridionali e nord orientali presso le quali Federtrasporto ha già avuto modo di presentare l'iniziativa.

Il piano di lavoro prevede inizialmente un'indagine conoscitiva mirata ad individuare le criticità ed i punti di forza dell'offerta logistica del nord ovest, sottolineandone svantaggi e vantaggi competitivi. A tal fine si utilizzerà lo strumento delle interviste a tutti i soggetti (privati e istituzionali) coinvolti nel sistema logistico delle tre regioni considerate.

Nel 2003 si procederà al censimento sulle infrastrutture e i servizi che formano attualmente l'offerta logistica del nord ovest.

Nel 2004 inizierà la fase di estensione territoriale del progetto. L'estensione seguirà, sul piano metodologico, lo stesso schema previsto per le regioni nord occidentali. Saranno coinvolte tutte le regioni del nord est e del Mezzogiorno, comprese le isole. Infine, nel 2005 sarà la volta dell'Italia centrale (Toscana, Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo e Molise).

AL VIA L'ITALIAN DISTRIBUTION COUNCIL PER LE AZIENDE

Contestualmente all'avvio delle attività di ricerca sul territorio, si costituirà, per iniziativa di Federtrasporto, un Consorzio, che prenderà il nome di Italian Distribution Council, aperto a tutte le imprese del settore che vorranno aderirvi, nonché agli enti locali e al sistema camerale. Il Consorzio sarà in grado di promuovere l'offerta logistica nazionale all'estero e, sul piano operativo, di provvedere alla manutenzione e all'aggiornamento della banca dati ottenuta

«Vicini al settore, una delle locomotive del made in Italy»

«Con questo accordo di settore – ha sottolineato il Vice Ministro Urso – vogliamo essere ancora più vicini al settore, una delle locomotive del made in Italy. Quello firmato a Genova è il trentaduesimo accordo di settore siglato dal governo a dimostrazione del fatto che l'esecutivo è al fianco delle associazioni di categoria nella loro opera di internazionalizzazione.

L'accordo di settore è uno strumento di supporto ai programmi promozionali all'estero di Associazioni di categoria, Camere di commercio, Consorzi ed Enti vari. In questo modo si viene incontro alla soddisfazione delle specifiche esigenze in tema di promozione ed internazionalizzazione delle imprese di un comparto produttivo, rappresentate dalla loro associazione di categorie, o di imprese di diversi comparti produttivi che hanno in comune l'attività su di uno specifico mercato estero. E' un modo nuovo per sostenere le associazioni di categoria che sta dando notevoli risultati».