

ATTUALITÀ TRASPORTI Criticità e punti di forza

Ristrutturazione in atto

■ La crisi del 2009 ha determinato una forte diminuzione della domanda riguardo alle consegne sia di semilavorati sia di prodotti finiti. Così le aziende italiane dell'autotrasporto hanno deciso di attuare un controllo dei costi e, spesso, si sono aggregate tra loro per rafforzare gli assetti organizzativi e continuare ad assicurare qualità e servizio. Anche grazie a "parchi veicoli" in media più corposi rispetto al passato.



Nell'arco degli ultimi cinque anni, dal 2005 al 2009, la consistenza dei mezzi posseduti dalle aziende dell'autotrasporto italiane è cresciuta dell'8,57%, passando dai 425.016 veicoli del 2005 ai 461.437 del 2009. In forte calo (-16,07 per cento), invece, il numero delle imprese

di autotrasporto che da 195.052 unità nel 2005 sono diventate 163.714 nel 2009.

Questi dati emergono da un'elaborazione di Airp (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) realizzata sulla base di rilevazioni ufficiali del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto e di Aci.

«La crescita del numero medio di autoveicoli rilevata nello scorso anno - sottolinea Airp - è dovuta alla progressiva concentrazione delle imprese e al conseguente consolidamento del loro profilo dimensionale, indispensabile per affrontare al meglio le difficoltà della crisi economica, offrire servizi a va-

lore aggiunto e sostenere con probabilità di successo la sempre più stringente competizione tariffaria dell'autotrasporto dei Paesi dell'Est europeo».

ANDAMENTO LENTO

Il quadro, infatti, è tutt'altro che roseo, con segnali di ripresa ancora contraddittori. Se-

AIRP Ricostruiti più ecologici

La ricostruzione assicura una seconda vita a un pneumatico nuovo di qualità, a tutto vantaggio di ambiente ed economia. Le valenze ecologiche si traducono in minore consumo di materie prime, minore immissione nell'ambiente di pneumatici usati e minore emissione di CO₂. Sono 89,7 i kg di CO₂ generati dalla produzione di un pneumatico nuovo di 17,5 pollici per veicolo commerciale, mentre per ricostruirne uno equivalente le emissioni scendono a 22,7 kg di CO₂; il risparmio in termini di emissioni è, quindi, di 67 kg di CO₂. Come evidenziato nella tabella - che riassume i risultati di uno studio di AIRP - è l'impiego di materiali il fattore determinante dell'inquinamento sia nella produzione sia nella ricostruzione di pneumatici: nel secondo caso, ovviamente, il materiale corrisponde al nuovo battistrada posto su una struttura portante di un pneumatico usato di qualità in perfette condizioni di affidabilità. La seconda componente di impatto ambientale è dovuta all'energia necessaria per il processo di produzione che per il nuovo determina l'emissione di 31,4 kg di CO₂, men-

67 KG DI CO ₂ IN MENO PER OGNI RICOSTRUITO (Le emissioni inquinanti alla prova dell'impronta del carbonio)*				
Impatto totale	Pneumatico nuovo da 17,5"		Pneumatico ricostruito da 17,5"	
	kg CO ₂	%	kg CO ₂	%
Materiali	48,6	54,2	10	44,1
Trasporto	9,9	11,0	4	17,6
Energia	31,4	35,0	8,9	39,2
Scarto	-0,2	-0,2	-0,2	-0,9
Totale	89,7	100,0	22,7	100,0

*Impronta del carbonio di un pneumatico nuovo e di uno ricostruito di 17,5 pollici per veicolo commerciale. L'indicatore ambientale misura l'impatto di un'attività sull'ambiente e, in particolare, sul clima globale. L'unità di misura è il kg di CO₂ equivalente - Fonte: Airp su dati Best Foot Forward, ente indipendente britannico di ricerca ambientale per conto di Centre for Remanufacturing and Reuse

tre per il ricostruito di 8,9 kg di CO₂. «La ricostruzione - sottolinea AIRP - è la naturale prosecuzione della vita del pneumatico nuovo di qualità e anche grazie ad essa si può offrire un aiuto importante all'ambiente».

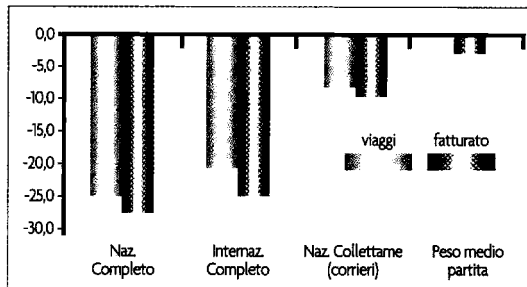
ANNO NERO PER IL COMPARTO

(Andamento trasporto merci 2009/2008)

condo i dati pubblicati da Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) - rilevati per numero di spedizioni e per fatturato su un campione di cento imprese tra le più rappresentative dei vari settori - l'andamento del trasporto merci ha registrato nel 2009 valori fortemente negativi rispetto al 2008. I trasporti nazionali su strada a carico completo hanno registrato, infatti, un -25% di viaggi e un -27% di fatturato; quelli internazionali sono diminuiti in media del -22% mentre il ricavo è sceso del -25%, dato confermato anche dalla contrazione dei transiti ai valichi alpini. Su base annua il Gran San Bernardo segna un -18,7%, seguito dal Frejus (-17%), dal traforo del Monte Bianco (-12%) e dal Brennero (-10,6%).

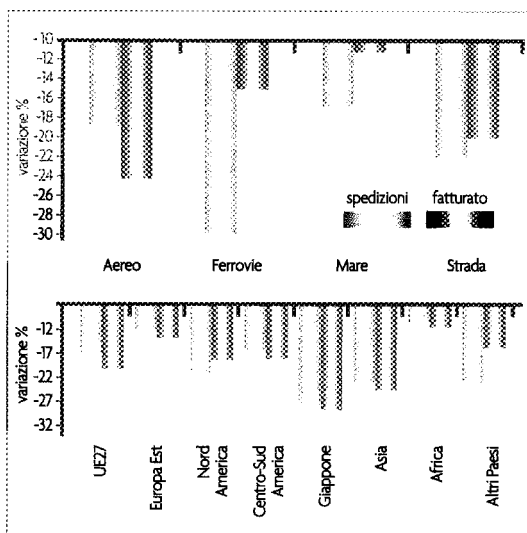
TRASPORTO SU STRADA
(compreso combinato)

	Viaggi	Fatturato
Nazionale carico completo	-25,0 %	-27,0 %
Internazionale carico completo	-22,0 %	-25,0 %
Nazionale collettame (Corrieri)	Consegne	Fatturato
	-6,0 %	-7,0 %
Peso medio a partita	-1,5 %	



SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

	Spedizioni	Fatturato
Aereo	-18,6 %	-25,0 %
Ferrovia	-30,0 %	-15,0 %
Mare	-17,0 %	-11,0 %
Strada	-22,0 %	-20,0 %
Unione Europea	-17,0 %	-20,0 %
Europa Est	-15,0 %	-16,0 %
Nord America	-20,0 %	-18,0 %
Centro-Sud America	-16,0 %	-17,0 %
Giappone	-25,0 %	-26,0 %
Asia	-21,0 %	-22,0 %
Africa	-11,0 %	-13,0 %
Altri Paesi	-22,0 %	-18,0 %



fonte: Centro Studi Confetra

MENO PEGGIO PER I CORRIERI

Tra i trasporti terrestri, hanno sofferto di meno quelli nazionali di collettame (corrieri) che hanno chiuso il 2009 con un -6%; in calo anche il peso medio di ogni partita - pari a -1,5% - e il fatturato, che ha registrato un valore pari a -7 per cento.

Riguardo alle aree geografiche, Confetra ha rilevato un'uniforme riduzione delle spedizioni: i Paesi maggiormente interessati dalla flessione sono il Giappone (-25%), l'Asia (-21%) e il Nord America (-20%), mentre l'Unione europea si attesta a un -17 per cento. Valori meno negativi per quanto riguarda i traffici con i Paesi Africani (-11%).

«Purtroppo la crisi è stata durissima - commenta Piero Luzzati, direttore generale di Confetra - e, pur avendo toccato il fondo nella prima metà del 2009, non ha ancora avuto l'atteso effetto rimbalzo. I segnali di ripresa sono ancora contraddittori e a macchia di leopardo, mentre addirittura i dati 2010 di alcuni significativi segmenti della nostra logistica (come il Frejus e Genova) regi-

strano un segno negativo rispetto ai pessimi valori dell'inizio del 2009. Bisognerà attendere ancora qualche mese per comprendere se e in che misura la crisi potrà considerarsi effettivamente superata».

CONTROLLO DEI COSTI

La presa visione dei dati che riguardano il settore dei trasporti merci aiuta a capire le motivazioni per cui, pur perdurando la struttura frammentata con molte aziende individuali e un solo autoveicolo, si stanno consolidando forme di aggregazione di singoli operatori in cooperative e consorzi per rispondere meglio alle necessità del mercato. Parimenti si manifestano fenomeni di fusione di attività anche da parte di imprese o gruppi di maggiori dimensioni dell'autotrasporto, che scelgono di rafforzare i propri assetti organizzativi e la propria competitività

per assicurare qualità e nuovi servizi ai propri clienti.

«Sulla fattura dell'autotrasporto italiano - spiega inoltre l'Airp - incidono ancora le condizioni di criticità della rete viaria nazionale e la congestione del traffico, che determinano l'abbassamento della velocità commerciale dei veicoli, con evidenti ripercussioni sui costi. Per far fronte a queste inefficienze e migliorare la competitività delle aziende dell'autotrasporto, oltre che agire sul versante delle infra-

strutture, occorre però necessariamente intervenire anche su quello dei costi di esercizio che gravano sui bilanci. Come, per esempio, nel caso dei pneumatici dove un grande risparmio potrebbe essere realizzato, garantendo alti standard di sicurezza e affidabilità, grazie ad un maggiore utilizzo di quelli ricostruiti che permettono anche di risparmiare importanti risorse energetiche e rallentare al tempo stesso, lo smaltimento nell'ambiente di pneumatici usati».

PIU' "PARCO", MENO AZIENDE

(Consistenza di mezzi e imprese nell'autotrasporto in Italia)*

Anni	Nr. veicoli per autotrasporto in conto terzi	Nr. aziende di autotrasporto	Nr. medio di veicoli per azienda
2005	425.016	195.052	2,18
2006	437.870	183.737	2,38
2007	447.870	177.936	2,52
2008	456.070	177.314	2,57
2009	461.437	163.714	2,82

*veicoli commerciali, autocarri, veicoli industriali
Fonte: elaborazione di AIRP su dati del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto e di Aci