



**CASSA DI RISPARMIO
DI PADOVA E ROVIGO**

Rilevazione promossa dalla Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo

Quaderni FNE
Collana Osservatori, n. 54 – maggio 2007

LA QUESTIONE INFRASTRUTTURALE
Un problema di sistema

a cura di *Federico Ferraro*

coordinamento di *Daniele Marini*

Sommario

SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI

1. LA QUESTIONE INFRASTRUTTURALE

1.1 Una riorganizzazione in corso: la funzione trasporti

2. UN SISTEMA DEI TRASPORTI “SBILANCIATO”

3. IL “TUTTO GOMMA”: DI NECESSITÀ, VIRTÙ

4. UNA DOMANDA LATENTE: L’INTERMODALITA’

5. LE PRIORITÀ PER IL TERRITORIO

6. QUALE FUTURO PER IL PROJECT FINANCING?

7. CONCLUSIONI

8. NOTA METODOLOGICA

8.1 Il metodo e le responsabilità

APPENDICE

SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI

- Tra i rispondenti, 1 su 4 lamenta una riduzione dei propri risultati finanziari annui a causa dei costi sostenuti per il trasporto delle merci e delle inefficienze che ne discendono.
- Tale percezione è particolarmente radicata presso gli operatori del sistema manifatturiero.
- Ben 8 imprese su 10, ad oggi, per la gestione del trasporto delle merci, si appoggiano in modo preponderante alla rete stradale; tale funzione, peraltro, è trasferita in modo crescente a soggetti esterni - soprattutto nelle imprese più grandi e strutturate – in modo da contenere costi e inefficienze.
- Il ricorso al “tutto gomma” è, in realtà, figlio non tanto di una scelta ponderata, quanto piuttosto dell’assenza di reali e praticabili alternative. Ad oggi, infatti, le altre modalità di trasporto delle merci non incontrano le reali esigenze delle imprese (42,4%).
- Un riequilibrio tra le differenti modalità di trasporto delle merci può discendere solo dalla riorganizzazione del settore cargo su rotaia, nel segno di una maggiore offerta di servizi (27,3%) e di un suo più consistente orientamento alla intermodalità, secondo il modello già sperimentato dell’autostrada viaggiante (24,3%).
- Il passante di Mestre (55,9%) rimane di gran lunga l’opera infrastrutturale prioritaria per l’economia nordestina. Ciò non di meno, ogni territorio esprime preferenze maggiormente legate al proprio contesto specifico: in Trentino Alto Adige, in particolare, l’ammodernamento della ferrovia del Brennero è sentita quale urgenza degna di nota per decongestionare il valico e meglio gestire i flussi di merce che si sviluppano lungo l’asse Nord-Sud.
- Il 50,3% dei rispondenti si dichiara disponibile, almeno in potenza, a considerare l’opportunità di co-partecipare al finanziamento di una o più grandi opere che insistono sul proprio territorio di riferimento.
- Tale scelta, peraltro, non può che discendere dalla predisposizione di opportune e adeguate garanzie di remunerazione dell’investimento sostenuto (66,6%).

1. LA QUESTIONE INFRASTRUTTURALE

Premessa

Da lungo tempo, ormai, le imprese del nostro Paese e pure delle regioni del Nord Est lamentano un ridimensionamento della propria competitività a causa delle inefficienze insite nella rete infrastrutturale locale e pure nella più generale organizzazione del sistema dei trasporti.

In genere, tale sentimento fatica ad essere tradotto in numeri sonanti, che pesino in modo consono e preciso l'entità del fenomeno e delle sue ripercussioni. La presente indagine, pertanto, si propone di tracciare un primo bilancio in merito alla incidenza dei costi di trasporto sulla struttura finanziaria delle imprese di quest'area.

Proprio a tal fine, i rispondenti sono stati sollecitati a fornire un dato generale, ma non generico, al riguardo, in particolare ponderando l'impatto dei costi sostenuti per il trasporto delle proprie merci sui risultati conseguiti al termine dell'ultimo esercizio.

1.1 Una riorganizzazione in corso: la funzione trasporti

Tale questione propone esiti interessanti, che debbono essere letti con particolare attenzione, affinché non si giunga a troppi facili semplificazioni, ma piuttosto ad una analisi che tenga conto della costante trasformazione del tessuto imprenditoriale locale. Il 50,1% dei rispondenti, infatti, non ha riscontrato alcun impatto degno di nota sui proventi registrati al termine del 2006. In realtà, tale dato merita una lettura approfondita e cauta. In primo luogo, i costi di trasporto influenzano in modo assai multiforme la struttura finanziaria delle imprese, a seconda del particolare comparto in cui esse esercitano la propria attività. La quota di coloro che non hanno saputo

rispondere a questa domanda (13,5%), infatti, cresce in modo sensibile nel terziario, e segnatamente tra coloro che operano attività di servizio dirette sia ad altre imprese (27%) che alle persone (26,6%). Tali realtà paiono meno toccate dalla cosiddetta questione infrastrutturale, per ragioni che possono essere comprese facilmente qualora si consideri che il loro operare ha un carattere prettamente locale – per i servizi alla persona – o si avvale prevalentemente delle reti informatiche e telematiche, per i servizi *business to business*.

Tab. 1 – Qual è stato l'impatto, alla fine del 2006, dei costi di trasporto sui ricavi della Sua azienda? (valori %)

nessuna variazione	50,1
riduzione fino al 5%	14,7
riduzione dal 5 al 10%	8,5
riduzione dal 10 al 20%	3,1
riduzione oltre il 20%	1,5
aumento dei ricavi	8,6
non sa, non risponde	13,5
Totale	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Per contro, il quadro muta qualora si prenda in considerazione il sistema manifatturiero. In tale ambito, infatti, la quota di coloro che hanno riscontrato – a fronte dei costi di trasporto – una riduzione delle proprie entrate a fine 2006 cresce sino a raccogliere il 29,4% delle preferenze. Inoltre, come si potrà meglio riscontrare in seguito, grazie all'analisi delle altre domande proposte ai rispondenti, l'impressione che si raccoglie dall'indagine è che molte aziende, nell'ambito di più generali processi di riorganizzazione interna, stiano spostando al di fuori delle proprie mura la gestione del trasporto delle merci, così che eventuali costi ed inefficienze tendono a scaricarsi, in qualche modo, su soggetti terzi.

Tab. 2 – Qual è stato l’impatto, alla fine del 2006, dei costi di trasporto sui ricavi della Sua azienda? (valori % in funzione del settore di appartenenza)

	Industria in senso stretto	Costruzioni	Commercio	Servizi alle imprese	Servizi alla persona
nessuna variazione	51,1	56,0	47,5	39,2	50,9
riduzione fino al 5%	14,8	12,4	24,2	8,4	9,9
riduzione dal 5 al 10%	10,1	2,2	8,5	13,8	3,1
riduzione dal 10 al 20%	3,4	4,9	1,5	4,0	1,5
riduzione oltre il 20%	1,1	5,0	0,9	0	2,0
aumento dei ricavi	10,1	6,0	8,0	8,1	5,6
non sa, non risponde	9,4	13,5	9,4	26,5	27,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

I dati disaggregati in funzione del territorio di residenza del rispondente non propongono scostamenti degni di nota, a testimonianza del fatto che i processi di riorganizzazione di cui andremo a discutere interessano il panorama imprenditoriale dell’area nella sua totalità. Per contro, qualora si faccia riferimento ai dati elaborati in funzione della classe dimensionale di appartenenza, gli andamenti riscontrati sono piuttosto irregolari: una penalizzazione più marcata si riscontra tra le aziende più piccole (29,8% di coloro che hanno meno di 20 addetti menzionano una riduzione delle proprie entrate di entità differente), ma tale dato non è poi dissimile da quanto accade presso le imprese più grandi. In realtà, i processi di riorganizzazione cui si è fatto cenno poco fa, hanno sin qui interessato soprattutto le medie aziende, le quali sono parse particolarmente propense a delegare ad altri la gestione del trasporto merci, così da attenuare e ridimensionare la portata di tale costo all’interno della propria struttura finanziaria complessiva.

Tab. 3 – Qual è stato l’impatto, alla fine del 2006, dei costi di trasporto sui ricavi della Sua azienda? (valori % in funzione del territorio di residenza)

	Bolzano	Trento	Veneto	Friuli Venezia
nessuna variazione	52,7	49,0	50,1	49,5
riduz. fino al 5%	19,6	18,1	14,0	14,7
riduz. dal 5 al 10%	5,3	5,0	8,4	11,7
riduz. dal 10 al 20%	3,7	1,9	3,4	2,0
riduz. oltre il 20%	0	0,7	1,9	0,7
aumento dei ricavi	4,7	8,3	9,4	6,9
non sa, non risponde	14,0	17,0	12,8	14,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

In sintesi, i risultati proposti da questa prima domanda rischiano di essere fraintesi qualora non siano letti con occhio attento e collegati agli esiti proposti dal seguito dell’indagine, che confermano come – presso una parte consistente della platea, in particolare nel mondo manifatturiero – si sia ormai presa coscienza di alcune inefficienze legate alla rete infrastrutturale locale e al sistema dei trasporti, al punto da spingere ad un importante ricorso a fornitori esterni che siano dediti solo a questa attività e che garantiscano un servizio in grado di coniugare buone performance, in altri termini qualità, e costi ragionevoli.

2. UN SISTEMA DEI TRASPORTI “SBILANCIATO”

L’Unione Europea, ormai da oltre un decennio, insiste sulla necessità di ripensare, in modo organico, il sistema del trasporto merci su scala continentale. Un riequilibrio, come è definito in gergo tecnico, tra le differenti modalità di trasporto rientra tra gli auspici che gli organi comunitari hanno tentato di far passare ai Paesi membri, sulla base – pure – della definizione di una serie di corridoi plurimodali destinati ad essere gli assi portanti entro cui si realizza il trasferimento di beni e persone da un territorio all’altro.

Tale politica è stata perseguita anche in Italia, ma – almeno a giudicare dagli esiti della presente indagine – ancora con scarso successo.

Il trasporto su gomma, infatti, rimane la preferenziale modalità cui fanno ricorso, in media, oltre 8 imprese su 10. Tale squilibrio non pare destinato a mutare in modo importante neppure di qui ai prossimi anni, a meno che non siano intraprese politiche di autentica promozione della ferrovia quale alternativa reale, e soprattutto efficiente, al cosiddetto “tutto gomma”.

Posto che il ricorso alla strada permane l’unica soluzione, ad oggi, al fabbisogno di trasporto delle imprese, rimane da chiedersi in che misura tale funzione sia gestita all’interno delle mura aziendali o sia posta piuttosto in capo a soggetti terzi. La prima opzione rimane la più diffusa (46,1%), con un margine di una decina di punti percentuali rispetto alla seconda delle strategie sopra indicate (36%). Detto ciò, la sola lettura e analisi dei dati generali non è sufficiente a rendere conto di quanto sta accadendo sul territorio del Nord Est e, in particolare, nel *modus operandi* di una fetta cospicua degli operatori del nostro sistema economico.

Tab. 4 – Quale modalità di trasporto utilizza principalmente la Sua azienda? (valori %)

utilizzo di camion e tir di proprietà	46,1
utilizzo di camion e tir di proprietà di soggetti terzi	36,0
utilizzo delle rete ferroviaria	0,3
utilizzo del trasporto aereo	0,5
utilizzo del trasporto fluvio-marittimo	1,2
non sa, non risponde	15,9
Totale	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Innanzitutto, uno sguardo attento è destinato ai dati disaggregati in funzione della classe dimensionale di appartenenza. Le imprese più piccole, quantomeno sino ai 50 addetti, infatti, paiono ancora orientate a trattenere nelle proprie mani l’esercizio dell’attività di trasporto (50,6% per coloro che hanno meno di 20 dipendenti, 45,3% dai 20 ai 49).

Tab. 5 – Quale modalità di trasporto utilizza principalmente la Sua azienda? (valori % in funzione del numero di addetti)

	10-19	20-49	50-99	100+
utilizzo di camion e tir di proprietà	50,6	45,3	26,1	20,6
utilizzo di camion e tir di proprietà di soggetti terzi	31,0	39,8	52,0	57,6
utilizzo delle rete ferroviaria	0	0,6	0,9	0,8
utilizzo del trasporto aereo	0,6	0	1,0	0
utilizzo del trasporto fluvio-marittimo	0,7	2,0	0,8	4,8
non sa, non risponde	17,1	12,3	19,2	16,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Per contro, le realtà più strutturate sono ormai inclini a dismettere tale funzione, per appoggiarsi a soggetti esterni, dediti primariamente alla fornitura di servizi di trasporto su gomma delle merci (tale percentuale sale sino al 57,6% per le imprese con oltre 100 addetti).

In quest'ultimo caso, la scelta di esternalizzare tale funzione aziendale può orientarsi sia ai piccoli operatori, i classici "padroncini", sia a realtà ormai importanti e consolidate, in grado di garantire non solo il trasporto su gomma, ma pure una qualche intermodalità e una copertura internazionale del proprio servizio.

Quanto ai differenti settori economici, una riorganizzazione della funzione trasporto secondo tali spinte, che potremmo definire "centrifughe", è in corso in modo preponderante nel comparto industriale, in cui notiamo come il ricorso a camion e tir di soggetti terzi abbia oramai preso il sopravvento sull'uso di analoghi mezzi di proprietà diretta dell'azienda (45,3 contro 43%).

Tab. 6 – Quale modalità di trasporto utilizza principalmente la Sua azienda? (valori % in funzione del settore di appartenenza)

	Industria in senso stretto	Costruzioni	Commercio	Servizi alle imprese	Servizi alla persona
utilizzo di camion e tir di proprietà	43,0	70,8	47,6	44,4	36,4
utilizzo di camion e tir di proprietà di soggetti terzi	45,3	22,0	40,1	20,8	12,7
utilizzo delle rete ferroviaria	0,4	0	0	0	0,6
utilizzo del trasporto aereo	0,5	0	0,3	0,7	0,8
utilizzo del trasporto fluvio- marittimo	1,1	0	0,3	3,7	2,0
non sa, non risponde	9,7	7,2	11,7	30,4	47,5
Totale	9,4	13,5	9,4	26,5	27,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Tale tendenza è ormai presente pure nel commercio, mentre i servizi – siano essi alla persona o ad altre imprese – permangono orientati sull'uso di mezzi propri, seppure anche in questo caso sia molto alta la quota di coloro che non hanno saputo rispondere (47,5% e 30,3% rispettivamente), alla luce del fatto che in tali realtà spesso il proprio operare non richiede il trasporto di beni da un luogo ad un altro.

Un discorso a parte merita il settore delle costruzioni, che ancora si connota per un massiccio uso di mezzi di proprietà diretta (70,8%), in conseguenza di una tradizione ormai consolidata al riguardo e pure – probabilmente – del loro radicamento di stampo principalmente locale.

I dati distinti per area di residenza non propongono alcuno scostamento degno di nota rispetto alla media generale, a testimonianza di processi che tendono ad interessare secondo una sostanziale uniformità l'intero nostro territorio.

Posto, quindi, che il "tutto gomma" rimane l'unica opzione – ad oggi – prescelta dalle imprese, non possiamo non soffermarci almeno sinteticamente pure sulle performance risibili del trasporto su ferro, il quale – nonostante la promozione che ne è stata fatta in sede comunitaria e non – rimane ancora ben lontano dal raccogliere una qualche attenzione da parte degli operatori, senza alcuna differenziazione né secondo la dimensione né in funzione del settore. Un problema, come diremo in seguito, strutturale e figlio delle scelte adottate in sede tanto di programmazione politica quanto di gestione concreta della rete nazionale.

3. IL “TUTTO GOMMA”: DI NECESSITA’, VIRTU’

In Italia, il trasporto su gomma, per le sole merci, ha una incidenza sul totale ben superiore alla media europea (67 contro 44,5%). Tale squilibrio tra le differenti modalità si fa ancor più marcato qualora si guardi al solo trasporto passeggeri, che nel nostro Paese si realizza per l’85% sulle arterie stradali.

Il confronto con quanto accade negli altri Paesi è impietoso: in Germania il 25% delle merci viaggia su fiumi e canali – dal sistema che fa capo al Reno, al Danubio e altri corsi d’acqua –, un ulteriore 25% si appoggia alla rete su ferro e il rimanente 50% dei beni è trasportato su autocarri e tir.

Quali sono, quindi, le ragioni di tale importante differenziale? I fenomeni sin qui descritti, infatti, non sono di certo sconosciuti al territorio del Nord Est, in cui ogni giorno o quasi molte arterie urbane o extraurbane risultano intasate, con conseguenti esternalità negative sul piano sia economico che ambientale.

Interrogati al riguardo, gli imprenditori dell’area insistono su un concetto di fondamentale importanza: l’assenza di reali alternative al “tutto gomma”. Il 42,4% dei rispondenti, infatti, ritiene che si tratti di una scelta obbligata, poiché ad oggi – secondo le loro peculiari forme di gestione ed organizzazione – le altre modalità di trasporto non incontrano in alcun modo le reali esigenze delle aziende. Tale giudizio è espresso, in modo particolare, dagli operatori veneti e friulani, mentre tende ad attenuarsi in modo abbastanza sensibile in Trentino Alto Adige, laddove i rispondenti pongono maggiormente l’accento su alcuni reali attributi del trasporto su gomma che ne migliorano sensibilmente l’*appeal* rispetto alle altre soluzioni disponibili. Tali considerazioni poggiano, in primis, sulle migliori garanzie offerte in materia di affidabilità e rispetto dei

tempi di consegna e ricezione pattuiti, non senza dimenticare la possibilità di raggiungere direttamente il proprio cliente o fornitore, secondo il modello che la terminologia anglosassone definisce *door to door*.

Tab. 7 – Qual è, a Suo giudizio, la ragione principale per cui la maggioranza assoluta delle merci in Italia è trasportata su gomma? Il trasporto su gomma (valori % per area di residenza)

	BZ	TN	VEN	FVG	Nord Est
raggiunge direttamente il cliente	18,5	23,3	18,6	15,9	18,4
permette maggiore autonomia	8,6	15,5	7,6	11,3	8,7
offre costi maggiormente competitivi	13,8	3,5	4,2	1,9	4,5
garantisce tempi di consegna e ricezione più affidabili	22,3	13,8	17,6	17,5	17,7
è una scelta obbligata: le altre modalità di trasporto non incontrano le esigenze dell’impresa	27,0	32,0	44,3	44,2	42,4
non sa, non risponde	9,8	11,9	7,7	9,2	8,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

In precedenza, si è già detto come in Italia – e quindi pure nel Nord Est – il sistema dei trasporti sia affetto da un problema strutturale. In qualche modo, mancano reali possibilità di approntare altre soluzioni a meno che il contesto generale di riferimento non muti in modo sensibile. Quanto allo squilibrio, inarrestabile, tra le modalità di trasporto, esso non pare destinato a rientrare nei ranghi a meno che non si proceda ad una decisa riorganizzazione del trasporto merci su

ferro di qui ai prossimi anni. La conferma della reale assenza di soluzioni alternative al “tutto gomma” discende dall’analisi dei dati disaggregati in funzione sia della classe dimensionale che del settore di attività. Per oltre il 40% dei rispondenti, infatti, non importa quale sia il loro numero di addetti o l’oggetto del proprio fare impresa, il ricorso al trasporto gomma permane l’unica possibilità reale

di dare soddisfazione alla propria domanda di mobilità.

Di qui, quindi, la percezione che si tratti di una questione davvero strutturale, di sistema, che per un suo miglioramento – quantomeno nel medio termine - richiede una forte presa di posizione e coscienza da parte di tutti gli attori in campo, non da ultimo del mondo politico ed istituzionale.

4. UNA DOMANDA LATENTE: L'INTERMODALITA'

Dinanzi allo scenario descritto nelle pagine precedenti e alla pressione portata dall'Unione Europea per un ripensamento del sistema dei trasporti anche nel nostro Paese, sorge spontanea – potremmo dire – la domanda circa le soluzioni possibili e praticabili per sostenere un maggiore ricorso alle altre modalità di gestione del traffico merci.

In particolare, le linee guida fissate dalla UE sostengono la necessità di rafforzare il ruolo del ferro, in particolare lungo le direttrici più lunghe, così da arrecare un qualche beneficio alla saturazione ormai costante delle arterie stradali.

La presente indagine dimostra come una prima soluzione, che potremmo definire tampone, possa discendere dal combinare due strumenti, peraltro strettamente interconnessi tra loro. In primo luogo, l'offerta esistente andrebbe ripensata e ristrutturata, in particolare mediante un incremento del numero di collegamenti e delle destinazioni che possano essere raggiunte grazie ai treni merci (27,3% delle preferenze). Entriamo, qui, nella questione delle tracce, cioè degli spazi che negli orari ferroviari dovrebbero essere garantiti e riservati al settore cargo. In Italia, ad oggi, questo comparto è stato poco sfruttato e forse non ne sono state colte appieno, da parte dei gestori, le potenzialità, soprattutto sulle tratte più lunghe. Di certo, il trasporto su rotaia non potrà mai garantire una copertura del territorio analoga a quella offerta da tir e camion, ma ciò non di meno un ampliamento dell'offerta attuale rimane un presupposto ineludibile affinché gli operatori prendano maggiore coscienza dell'opportunità di ricorrere a tale soluzione.

Tab. 8 – Per aumentare l'utilizzo della ferrovia, per trasportare le merci in Italia e all'estero si dovrebbe... (valori % per area di residenza)

	BZ	TN	VEN	FVG	Nord Est
incrementare il numero di collegamenti e destinazioni	33,6	20,3	28,0	24,0	27,3
integrare i servizi ferroviari ad altre modalità di trasporto	13,7	28,2	23,5	31,6	24,3
privatizzare del tutto il settore	14,6	12,9	16,3	15,6	15,9
realizzare l'alta capacità e l'alta velocità	11,5	17,3	13,6	13,2	13,6
favorire l'ingresso di operatori stranieri	3,8	2,2	1,3	1,4	1,6
non sa, non risponde	22,8	19,1	17,3	14,2	17,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

In secondo luogo, i rispondenti paiono interessati a dare credito (24,3%) a talune soluzioni che già sono state sperimentate con discreto successo, ad esempio, lungo l'asse del Brennero, e cioè modelli di autentica integrazione fra gomma e rotaia capaci di combinare le peculiarità e i plus offerti da entrambe.

Tale modello, che risponde propriamente ai canoni richiesti dal concetto di intermodalità, è stato tradotto nella realtà dei fatti mediante la cosiddetta "autostrada viaggiante", un sistema in base al quale i camion/tir sono trasportati sui treni insieme al loro conducente per un tratto più o meno lungo, per poi essere scaricati e raggiungere su gomma la propria destinazione finale.

Le potenzialità offerte da tale strumento sono già state comprese e sfruttate lungo l'asse del Brennero e, in tempi più recenti, pure più ad est, in coincidenza

con il nodo di Tarvisio. Di qui, le ragioni per cui l'indagine lascia emergere una domanda latente nei confronti di tali servizi, che appare particolarmente radicata in Trentino (28,2) e Friuli Venezia Giulia (31,6%).

Tab. 9 – Per aumentare l'utilizzo della ferrovia, per trasportare le merci in Italia e all'estero si dovrebbe... (valori % in funzione del numero di addetti)

	10-19	20-49	50-99	100+
incrementare il numero di collegamenti e destinazioni	27,3	29,5	17,0	29,9
integrare i servizi ferroviari ad altre modalità di trasporto	23,7	22,6	32,4	29,8
privatizzare del tutto il settore	16,0	16,0	19,1	9,3
realizzare l'alta capacità e l'alta velocità	14,3	11,4	14,9	16,0
favorire l'ingresso di operatori stranieri	1,6	1,8	1,4	0,8
non sa, non risponde	17,1	18,7	15,2	14,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Tale domanda di intermodalità, poi, tende a crescere presso le imprese più strutturate, le quali – per ragioni sia finanziarie che di organizzazione – paiono i soggetti maggiormente propensi a considerare l'opportunità di approntare reali alternative al “tutto gomma”. In questo senso, possiamo qui cogliere un ulteriore segnale della riorganizzazione in corso presso una fetta importante delle nostre aziende, che guardano con interesse alla possibilità di esternalizzare la funzione trasporti, con un occhio di riguardo nei confronti di quegli attori che oggi operano nel multiforme mondo della logistica.

Un ulteriore spunto di interesse è offerto anche dalle altre soluzioni che sono state proposte all'attenzione dei rispondenti. Pare degno di nota sottolineare come le opzioni che potremmo definire più “radicali”, e cioè una decisa privatizzazione del settore e/o la sua

apertura ai capitali stranieri, non abbiano raccolto particolari consensi (15,9 e addirittura 1,6%). In qualche modo, quanto è accaduto in altri comparti tradizionalmente pubblici, ha lasciato il segno e suggerito come sia necessario ponderare e gestire oculatamente il passaggio dal monopolio statale alla gestione privata di alcuni servizi e *utilities*. Dall'altro lato, nonostante le esperienze proficue maturate all'estero, gli imprenditori nordestini paiono piuttosto scettici nel ritenere che una inversione di rotta possa giungere per mano di un operatore straniero. Per quanto, infatti, quest'ultimo possa essere portatore di conoscenze e metodi efficienti, nel nostro Paese è dapprima necessario che muti il contesto generale entro cui sino ad oggi è stato gestito e approntato il trasporto delle merci su rotaia.

Da ultimo, una menzione particolare spetta all'introduzione delle linee ad alta capacità che – secondo molti – sono destinate a mutare il panorama della mobilità, di beni e persone, in Europa e anche in Italia. Tale soluzione non raccoglie ampi consensi presso il panel di rispondenti (13,6% in tutto); nonostante tali opere rimangano strategiche per il futuro dell'area e per un suo inserimento nel mercato comune europeo ormai allargato, si ha l'impressione che i ritardi sin qui accumulati abbiano in qualche modo ridimensionato il ruolo che tali linee possono occupare nel riorganizzare, quantomeno nel breve termine, il sistema dei trasporti in Italia. La crescente domanda di intermodalità richiamata in precedenza pare suggerire l'idea che gli imprenditori ora pensino soprattutto a fare con ciò che si ha, migliorando e integrando le specificità di ogni mezzo e infrastruttura, nell'attesa che si rendano disponibili quelle grandi opere che possono davvero mutare gli scenari di lungo periodo.

5. LE PRIORITA' PER IL TERRITORIO

Il mondo politico ed istituzionale ha tentato, negli ultimi anni, di porre un qualche rimedio al tradizionale deficit infrastrutturale di cui soffre il nostro Paese e, di conseguenza, pure la sezione nord-orientale della penisola italiana. In questa sede si propone una lista di opere prioritarie, cui cioè gli esponenti del mondo imprenditoriale guardano con particolare attenzione ed interesse, per rilanciare e riorganizzare il sistema dei trasporti nel Nord Est.

Di qui, l'idea di sottoporre ai rispondenti un elenco delle principali opere, già in cantiere, in sede di progettazione o ancora in discussione, che interessano questo territorio, per giungere alla scelta di quella la cui realizzazione è ritenuta più urgente e auspicabile.

In questa classifica, la prima posizione spetta senza dubbio al passante di Mestre (55,9%), elemento vitale per un migliore flusso dei traffici – sia di lungo che di corto raggio – che si snodano lungo l'asse Est-Ovest. L'opera, che peraltro è già in corso di realizzazione, sarà completata nel 2008 e l'attenzione con cui i rispondenti guardano alla sua implementazione testimonia, qualora fosse vieppiù necessario, il suo carattere strategico per l'economia dell'area. Tale urgenza è percepita in modo particolare da quegli operatori che risiedono in Veneto (61,2%) e Friuli Venezia Giulia (60,8%), mentre l'attenzione cala nel contermino Trentino Alto Adige, che peraltro è maggiormente inserito lungo la direttrice Nord-Sud, che ha nel passo del Brennero uno dei suoi snodi fondamentali. E, proprio gli imprenditori di Trento (31,5%) e Bolzano (42,3%) pongono in cima alla lista delle proprie preferenze l'ammodernamento della ferrovia che collega Verona a Monaco, unitamente alla costruzione del tunnel di base compreso tra Fortezza e

Innsbruck destinato ad accorciare in modo sensibile i tempi di percorrenza e ad aumentare la portata e capacità della linea medesima.

Tab. 10 – Le proponiamo ora un elenco delle principali opere infrastrutturali che riguardano il territorio del Nord Est. Qual è quella che Lei ritiene più importante e urgente per l'economia dell'area? (valori % per area di residenza)

	BZ	TN	VEN	FVG	Nord Est
passante di Mestre	15,4	16,8	61,2	60,8	55,9
terza corsia autostrada VE-TS	1,5	7,1	7,4	20,8	9,0
Pedemontana Pedemontana	0,7	1,7	10,2	3,3	8,1
completamento della Valdastico	3,9	25,6	6,0	1,3	6,2
ammodernamento della ferrovia del Brennero e realizzazione del tunnel di base	42,3	31,5	1,7	1,0	5,8
alta velocità ferroviaria (TO-TS)	1,9	6,5	4,0	7,3	4,5
collegamento fra le autostrade A27 (Mestre-Belluno) e A23 (Udine-Tarvisio)	10,0	1,9	3,3	4,3	3,8
collegamento fra autostrada del Brennero e A15 (corridoio Ti.Bre)	23,5	8,4	1,6	0,7	3,2
autostrada Nuova Romea	0,8	0,5	4,1	0,5	3,1
altre infrastrutture	0	0	0,5	0	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Quanto alle opere di maggiore pregnanza locale, ma che pure occupano un ruolo importante in un'ottica di sistema, i friulani guardano con particolare interesse

alla predisposizione della terza corsia di marcia lungo il tratto dell'autostrada A4 compreso fra Mestre e Trieste (20,8%), mentre è degno di nota – poiché contraddice in qualche modo le posizioni ufficiali assunte dal mondo politico locale – il “bottino” (25,6%) raccolto presso gli operatori trentini dal completamento a nord della A31 Valdastico, una infrastruttura che da tempo il ceto imprenditoriale locale richiede in funzione dell'apertura di una ulteriore porta e valvola di sfogo dei traffici in direzione del Veneto.

Inoltre, è pure questo è un dato sorprendente, tra i residenti a Bolzano e dintorni poco meno di 1 su 4 (23,5%) auspica la realizzazione del collegamento noto come Ti.Bre, cioè tra l'autostrada del Brennero (A22) e la A15 Parma-La Spezia, utile per meglio raggiungere i nodi portuali siti lungo la costiera ligure e tirrenica. I medesimi imprenditori, di stanza in Alto Adige, non mancano di guardare con un certo interesse anche all'idea – ancora allo studio - di un prolungamento della statale Alemagna, utile a collegare A27 (Mestre-Belluno) e A23 (Udine-Tarvisio), così da garantire una ulteriore direttrice in direzione nord che si affianchi e – in qualche caso – sostituisca il Brennero.

Infine, e ciò non manca di richiamare lo stato difficile in cui è il trasporto su rotaia in Italia e il suo scarso *appeal* nei

confronti degli operatori locali, permane una limitata attenzione nei confronti delle opere ferroviarie, siano esse afferenti la realizzazione del corridoio 5 e quindi della linea ad alta velocità Torino-Trieste o di carattere più squisitamente locale, quali la metropolitana di superficie nel Veneto centrale.

La identificazione delle priorità infrastrutturali, quindi, ci lascia in consegna una ulteriore conferma del ruolo – non solo presente, ma anche futuro – che il trasporto merci su strada occupa, quantomeno sino a che non si renderà disponibile un sistema su rotaia efficiente e accessibile e debitamente integrato, secondo le logiche proprie dell'intermodalità, alle altre strutture “puntuali”, *in primis* gli interporti, di cui peraltro il nostro territorio già dispone.

La definizione di una siffatta lista di priorità rimane senz'altro utile al fine di meglio gestire le non cospicue risorse pubbliche disponibili e di concentrare gli sforzi su alcuni obiettivi condivisi, nella certezza che il contesto generale di riferimento non può certo mutare con un magico colpo di bacchetta. Ogni realtà dispone di interessi propri ma, per le ragioni poc'anzi menzionate, è senz'altro opportuno che si continui a ragionare secondo una logica di sistema, che faccia dei benefici al territorio nel suo insieme un primo ordine di riferimento.

6. QUALE FUTURO PER IL PROJECT FINANCING?

Dinanzi alla penuria di risorse pubbliche disponibili per l'ammodernamento del nostro sistema infrastrutturale – che ha portato di recente pure il ministro Di Pietro a ridiscutere con gli enti locali le priorità da adottare – ormai da qualche tempo si guarda con attenzione alle reali possibilità di una più consistente partecipazione dell'imprenditoria al co-finanziamento di una o più grandi opere. Tali dinamiche, che rientrano in genere sotto la definizione nota nel mondo anglosassone con il nome di *project financing*, sono già state sperimentate, seppur in modo ancora limitato, anche nel nostro Paese. L'indagine in oggetto ha inteso sondare la disponibilità dei rispondenti – o quantomeno del mondo privato – ad essere parte attiva nel finanziamento di alcune opere che riguardino specificamente il proprio territorio di residenza.

La propensione al riguardo pare buona: il 50,3% dei rispondenti, infatti, ha espresso il proprio consenso, quantomeno potenziale, a recitare un ruolo di tal genere, così da accelerare la messa in cantiere e a regime di alcune opere ritenute strategiche e a lungo attese.

Il dato non conosce particolari scostamenti in funzione del settore di appartenenza, a testimonianza di come la cosiddetta questione infrastrutturale rappresenti una priorità per l'intero tessuto economico, anche per coloro i quali sono a guida di aziende che poco o nulla hanno a che fare con il trasporto delle merci. In tal modo, potremmo dire, si tratta di una domanda di mobilità che interessa una parte dell'opinione pubblica – in questo caso gli imprenditori – nella sua totalità, a testimonianza di come oggi collegamenti rapidi ed efficienti rappresentino un *must* per poter competere nell'arena internazionale.

Quanto alla dimensione territoriale, riscontriamo una maggiore propensione a considerare il co-finanziamento di una o più grandi opere tra i residenti in Veneto (52,3%), a testimonianza di come in questa regione il tema infrastrutture sia particolarmente caro agli operatori locali.

Tab. 11 – Secondo Lei, i soggetti privati sarebbero disposti a partecipare al finanziamento delle “grandi opere” che interessano il nostro territorio? (valori % per area di residenza)

	BZ	TN	VEN	FVG	Nord Est
sì	40,3	44,5	52,3	47,7	50,3
no	47,7	34,1	32,4	34,1	33,8
non sa, non risponde	12,0	21,4	15,3	18,2	15,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

Da ultimo, non sorprende come la disponibilità dei rispondenti alla partecipazione al *project financing* sia legata, secondo una relazione di proporzionalità diretta, alla classe dimensionale di appartenenza. Tanto più l'azienda è grande, tanto più sono cospicue le sue risorse finanziarie e, quindi, cresce pure la disponibilità a destinarne una parte per un miglioramento della dotazione infrastrutturale del proprio territorio di riferimento.

Dinanzi a tale, buona, disponibilità, rimane ora da chiedersi a quali condizioni il ceto imprenditoriale sarebbe disposto a recitare un ruolo siffatto nell'ambito delle politiche infrastrutturali e di gestione delle grandi opere. La risposta può apparire, forse, scontata, ma rimane in linea con i caratteri e la natura propri dell'agire economico: la partecipazione a tali processi non può che essere dettata dalla predisposizione di adeguate garanzie di remunerazione del proprio

investimento (66,6%). Tutto il resto, potremmo dire, fa da corollario, dal rispetto dei tempi alla co-partecipazione alla definizione delle scelte strategiche e delle priorità da adottare. Quest'ultima dimensione pare particolarmente sentita tra gli operatori trentini e dell'Alto Adige, che pure – cfr. tabella 11 – sono i meno propensi a inserirsi nelle dinamiche proposte.

Tab. 12 – Se sì, a quale delle seguenti condizioni, secondo Lei, le imprese sarebbero disposte a sostenere una parte dell'investimento? (valori % per area di residenza)

	BZ	TN	VEN	FVG	Nord Est
adeguate garanzie di remunerazione	71,5	73,3	66,4	63,7	66,6
un adeguato ruolo nella definizione delle priorità	10,2	12,1	11,0	17,7	11,9
adeguate garanzie di rispetto dei tempi di realizzazione	11,7	4,6	9,6	11,0	9,7
senza particolari garanzie, ma solo al fine di accelerarne la realizzazione	2,8	3,6	7,8	6,5	7,2
non sa, non risponde	3,8	6,4	5,2	1,1	4,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cariparo - Fondazione NE (n. casi 1.007)

L'orientamento del nostro ceto imprenditoriale pare assai pragmatico, ma, al di là di questo, la sola possibile adozione di un ruolo più forte – anche economicamente – nella gestione delle politiche infrastrutturali rappresenta un risultato comunque degno di nota.

La scelta di alcune priorità per il territorio e un maggiore coordinamento tra soggetti pubblici e imprenditoria rappresentano un primo passo utile ad accelerare alcuni processi già in atto per colmare, quantomeno nel medio termine, il gap infrastrutturale di cui soffre quest'area e dare soddisfazione ad una domanda di mobilità che non si arresta nella sua crescita, né in riferimento alle persone, né tanto meno alle merci.

7. CONCLUSIONI

L'indagine restituisce un quadro, secondo alcuni aspetti, differente rispetto a quanto sin qui si è scritto e detto al riguardo della cosiddetta questione infrastrutturale.

Infatti, tale problematica appare oggi strettamente legata ai processi di trasformazione e riorganizzazione che stanno interessando l'economia dell'area.

Detto che il trasporto su gomma rimane l'unica soluzione oggi praticabile per dare risposta alla domanda di mobilità espressa dalle imprese – ma pure dalle famiglie –, ciò non di meno il contesto generale muta in modo sensibile rispetto al recente passato.

Dinanzi alle difficoltà e ai limiti del presente, e nell'attesa dell'entrata a regime di alcune opere già in cantiere o ancora in sede di progettazione, le imprese tendono a spostare al di fuori delle proprie mura domestiche la funzione trasporti e ad esprimere, al contempo, un crescente fabbisogno di intermodalità.

Tali processi sono confermati dall'incremento, inesorabile e costante (+6% nell'ultimo decennio), del numero di aziende che operano nel settore dei trasporti, a testimonianza di come oggi sia importante predisporre – a fronte delle opere esistenti – servizi qualificati ed efficienti.

In qualche modo, potremmo dire, le imprese del Nord Est ad oggi tentano di fare di necessità virtù, badando all'equilibrio della propria struttura finanziaria e alla bontà delle performance gestionali. In questo senso, quindi, la questione infrastrutturale può, al di là della realizzazione delle singole opere, essere contenuta solo a patto che si continui a ragionare secondo una logica di sistema, fondata sulla definizione di alcune priorità per ogni territorio e pure su un adeguato coinvolgimento dei soggetti privati. Una logica di insieme, quindi, al di là dei particolarismi e degli interessi in campo, pare la ricetta utile a far sì che – come diceva qualcuno – la competitività delle nostre imprese non si fermi al momento di uscire dai cancelli delle fabbriche.

8. NOTA METODOLOGICA

8.1 Il metodo e le responsabilità

L'indagine, promossa dalla *Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo*, è stata progettata e realizzata dalla Fondazione Nord Est di Venezia.

La popolazione oggetto di campionamento è costituita dall'insieme degli imprenditori, titolari di imprese con 10 e più addetti, attivi nel Veneto, nel Friuli Venezia Giulia e nelle provincia autonome di Trento e Bolzano. Il campione di imprese interpellate per l'indagine ammonta a 1.007 unità.

Le imprese sono state estratte fra quelle iscritte alle CCIAA (esclusi i settori "agricoltura, caccia e silvicoltura" e "pesca, piscicoltura e servizi connessi").

Il campione è stato ripartito per regione, settore di attività economica ("Industria", "Commercio" e "Altri Settori") e classe dimensionale ("10-19 addetti", "20-49 addetti", "50-99 addetti", "oltre i 100 addetti")

Le interviste sono state realizzate telefonicamente con il sistema C.A.T.I. (*Computer Assisted Telephone Interviewing*), tra il 16 e il 30 marzo 2007, dalla società di rilevazione Demetra.

Al fine di disporre di numerosità sufficienti all'interno dei vari sottocampioni di interesse è stato aumentato il peso di alcuni settori di attività, delle unità di maggiori dimensioni e quello delle aree geografiche con un numero inferiore di imprese. Tali distorsioni sono state poi bilanciate in fase di elaborazione, attraverso procedure di ponderazione che riconducono la distribuzione di queste variabili alla reale struttura dell'universo.

Daniele Marini ha diretto l'indagine. Fabio Bordignon, Federico Ferraro, Silvia Oliva e Alessandro Rigoni hanno impostato e coordinato l'indagine. Federico Ferraro ha realizzato il *report* finale. Fabio Bordignon ha seguito gli aspetti metodologici e l'elaborazione dei dati.

APPENDICE

I RISULTATI DELLA RILEVAZIONE

1. Dati dell'impresa

Tab. 1 – Campione per settore di appartenenza (valori %)

Industria	64,3
Commercio	15,0
Servizi	20,7
Totale	100,0

Tab. 2 – Percentuale di beni e/o servizi rivolti alle imprese (valori %)

0%	13,6
da 1% a 10%	3,1
da 10,1 a 30% Totale	5,8
da 30,1% a 50%	10,5
da 50,1% a 99,9	24,6
100%	42,4
Totale	100,0

Tab. 3 – Campione per classe dimensionale (valori %)

da 10 a 19 dipendenti	61,7
da 20 a 49 dipendenti	27,1
da 50 a 99 dipendenti	6,9
100 dipendenti e oltre	4,3
Totale	100,0

Tab. 4 – Campione per classe di fatturato in base all'ultimo bilancio approvato (valori %)

fino a 2 milioni di euro	39,7
da 2,1 a 4 milioni di euro	26,3
da 4,1 a 6 milioni di euro	10,7
da 6,1 a 10 milioni di euro	9,4
da 10,1 a 25 milioni di euro	9,0
da 25,1 a 50 milioni di euro	2,5
oltre 50 milioni di euro	2,4
Totale	100,0

Tab. 5 - Campione per area di residenza (valori %)

Bolzano	6,9
Trento	5,9
Veneto	72,3
Friuli Venezia Giulia	14,9
Totale	100,0

Tab. 6 – Qual è stato l’impatto, alla fine del 2006, dei costi di trasporto sui ricavi della Sua azienda? (valori %)

nessuna variazione	50,1
riduzione fino al 5%	14,7
riduzione dal 5 al 10%	8,5
riduzione dal 10 al 20%	3,1
riduzione oltre il 20%	1,5
aumento dei ricavi	8,6
non sa, non risponde	13,5
Totale	100,0

Tab. 7 – Quale modalità di trasporto utilizza principalmente la Sua azienda? (valori %)

utilizzo di camion e tir di proprietà	46,1
utilizzo di camion e tir di proprietà di soggetti terzi	36,0
utilizzo delle rete ferroviaria	0,3
utilizzo del trasporto aereo	0,5
utilizzo del trasporto fluvio-marittimo	1,2
non sa, non risponde	15,9
Totale	100,0

Tab. 8 – Qual è, a Suo giudizio, la ragione principale per cui la maggioranza assoluta delle merci in Italia è trasportata su gomma? Il trasporto su gomma... (valori %)

raggiunge direttamente il cliente	18,4
permette maggiore autonomia	8,7
offre costi maggiormente competitivi	4,5
garantisce tempi di consegna e ricezione più affidabili	17,7
è una scelta obbligata: le altre modalità di trasporto non incontrano le esigenze dell’impresa	42,4
non sa, non risponde	8,3
Totale	100,0

Tab. 9 - Per aumentare l’utilizzo della ferrovia, per trasportare le merci in Italia e all’estero si dovrebbe... (valori %)

incrementare il numero di collegamenti e destinazioni	27,3
integrare i servizi ferroviari ad altre modalità di trasporto	24,3
privatizzare del tutto il settore	15,9
realizzare l’alta capacità e l’alta velocità	13,6
favorire l’ingresso di operatori stranieri	1,6
non sa, non risponde	17,3
Totale	100,0

Tab. 10 – Le proponiamo ora un elenco delle principali opere infrastrutturali che riguardano il territorio del Nord Est. Qual è quella che Lei ritiene più importante e urgente per l’economia dell’area? (valori %)

Passante di Mestre	55,9
Terza corsia autostrada Venezia-Trieste	9,0
Pedemontana	8,1
Completamento della Valdastico	6,2
Ammodernamento della ferrovia del Brennero e realizzazione del tunnel di base	5,8
Alta velocità ferroviaria (Torino-Trieste)	4,5
Collegamento fra le autostrade A27 (Mestre-Belluno) e A23 (Udine-Tarvisio)	3,8
Collegamento fra autostrada del Brennero e A15 (corridoio Ti.Bre)	3,2
Autostrada Nuova Romea	3,1
Altre infrastrutture	0,4
Totale	100,0

Tab. 11 – Secondo Lei, i soggetti privati sarebbero disposti a partecipare al finanziamento delle “grandi opere” che interessano il nostro territorio? (valori %)

sì	50,3
no	33,8
non sa, non risponde	15,9
Totale	100,0

Tab. 12 – Se sì, a quale delle seguenti condizioni, secondo Lei, le imprese sarebbero disposte a sostenere una parte dell’investimento? (valori %)

adeguate garanzie di remunerazione	66,6
un adeguato ruolo nella definizione delle priorità	11,9
adeguate garanzie di rispetto dei tempi di realizzazione	9,7
senza particolari garanzie, ma solo al fine di accelerarne la realizzazione	7,2
non sa, non risponde	4,6
Totale	100,0