



Ma chi dice che è più conveniente il trasporto su gomma?

CARLO PUTIGNANO

Quest'anno il trasporto (133 milioni di tonnellate di merce (pari al 16,2% del totale delle merci movimentate). Questa percentuale sale all'82,4 se si considerano le tonnellate di merci in movimento (compreso il trasporto su gomma) in conto proprio (219 km contro 55 km).

L'attività degli operatori in conto proprio rappresenta quasi la metà della merce movimentata (133 milioni di tonnellate ma una quota molto minore se espressa in tonni km). L'analisi dei dati evidenzia due elementi di estremo interesse: il primo è costituito dalla dimensione del fenomeno degli operatori "monoveicolari" con questo termine si indicano gli operatori con un solo veicolo in proprietà e un massimo di due conducenti.

| | 1989 | 1990 | Incremento 1970-1990 |
|---------------|--------|--------|----------------------|
| Autotrasporto | 62,48 | 62,76 | + 157,4 |
| Ferrovia | 12,29 | 12,34 | + 15,5 |
| Navigazione | 19,61 | 19,40 | + 30,0 |
| Oleodotti | 5,60 | 5,48 | + 10,5 |
| Traff aereo | 0,02 | 0,02 | + 318,2 |
| Totale | 100,00 | 100,00 | + 81,7 |

| | Tonn. (milioni) | % | Tonn/Km (miliardi) | % |
|---------------|-----------------|------|--------------------|------|
| Conto terzi | 506 | 53,9 | 110 | 82,1 |
| Conto proprio | 433 | 46,1 | 24 | 17,9 |

| | Tonn (milioni) | % | Tonn/km (miliardi) | % |
|--------------------|----------------|-------|--------------------|-------|
| Monoveicolari | 143 | 28,4 | 22 | 7,5 |
| Non monoveicolari | 463 | 71,6 | 99 | 92,5 |
| Totale conto terzi | 506 | 100,0 | 111 | 100,0 |

L'abilità specializzata e l'empirica che i operatori multi-modali responsabili verso i produttori del ciclo di trasporto (dalla porta a porta) in grado di costare in un modo europeo. Una seconda di informazione interessante riguarda il percorso su gomma: questo

zionalizzare la rete di acquisizione degli ordini di trasporto ed il sistema informativo in modo da ottimizzare la distribuzione.

Il completamento del mercato interno comunitario che comporta la liberalizzazione del movimento delle merci e dei servizi rende indispensabile la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore dei trasporti. Una miriade di piccole e micro imprese, nonostante l'intenso autofinanziamento, non può soffrire un livello di servizi adeguato e non può essere concorrenziale con i giganteschi e delle imprese straniere. Si sono così costituiti difetti di distribuzione e del settore che ha privilegiato il trasporto su gomma rispetto agli altri modi con problemi dovuti alla scarsa efficienza delle strutture che costituiscono il trasporto merci su strada. Il risultato di questi fattori di debolezza dell'impresa italiana e che negli ultimi anni il trasporto nazionale ha perso una notevole quota di mercato a favore degli autostradati esteri. In base al conto nazionale dei trasporti nel 1990 il bilancio dei trasporti terrestri ha presentato un bilancio negativo di 1.108 miliardi (quasi il 11 in più del 1.389). La forte concorrenza subita dai vettori nazionali sul mercato dei trasporti con l'estero dimostra che l'operatore trova convenienza a rivolgersi ai vettori esteri, inoltre alla luce della normativa europea, la crescita progressiva della penetrazione dei vettori stranieri sul mercato italiano sembra destinata a rafforzarsi. Un ulteriore elemento messo in luce dall'indagine è la particolare rilevanza del trasporto locale (convenzionalmente definito entro un raggio di 50 km dal luogo di carico). Questo tipo di trasporto interclassa 111 milioni di tonnellate di merce pari al 17,3% del totale. Se misurato in termini di tonni km, naturalmente questo tipo di trasporto rappresenta una percentuale molto inferiore, appena il 7,5% del totale. Infatti, va rilevato l'uso delle infrastrutture autostradali da parte delle imprese di trasporto in conto terzi: il 57% dei chilometri percorsi dai veicoli ha riguardato le autostrade. Questo mostra il notevole utilizzo di queste infrastrutture da parte degli operatori professionali, nonché il notevole grado di efficienza delle strutture causato da questi veicoli con un costo per la collettività

in un'operazione di assistenza tecnica, con il supporto di un'intervento parallelo nel campo della formazione di base (addebi) e manageriale. Insomma, il progetto punta all'istituzione di un centro di produzione presente all'alto contenuto formativo e di cooperazione. A favore dell'iniziativa, infine, è prevista la fornitura di hard ware e software per la costituzione di una banca dati delle nuove tecnologie nel settore meccanico.

Immagino che, visto l'alto livello di cooperazione insito nel progetto, si siano rivolti al Dipartimento per la cooperazione del ministero degli Esteri.

Se solo che l'esperienza fatta è stata un po' deludente.

Perché?

Perché è stato andato a sbattere contro una serie di ostacoli che non ci aspettavamo. Tanto più che invece da parte del governo tunisino abbiamo trovato una grande sensibilità e disponibilità. Siamo stati penalizzati da una serie di ostacoli: la mancanza di conoscenza del ministro degli Esteri, la mancanza di un file storico e di un progetto di cooperazione. Siamo stati penalizzati anche dalla mancanza di un progetto di cooperazione.

Tempi di realizzazione?

Sono in corso le attività di progettazione e di realizzazione. In questi mesi stiamo preparando un progetto di cooperazione di lungo periodo.

spesso gli ostacoli di tipo burocratico sono possibili in quanto esiste una certa sottovalutazione delle capacità di pezzi marginali del sistema produttivo italiano di ideare e realizzare veri e propri progetti di sviluppo e di cooperazione reciprocamente vantaggiosi.

E tra questi pezzi immagino lei inserisce le piccole aziende e, in particolare, quelle artigiane?

Proprio così. La cultura del grande insediamento che sottintende la citata sottovalutazione risulta limitata, soprattutto se rapportata alle caratteristiche del nostro apparato produttivo basato come noto sul tessuto connettivo delle piccole e medie imprese e alla parte calorosa e appetibile che esso presenta, ma forse altro che per la sua flessibilità a sistemi economici in via di evoluzione come quello tunisino.

Dunque, il progetto di cui abbiamo parlato è solo il primo della serie strategica di cooperazione economica con la Tunisia. Perché non ci illustra brevemente le altre iniziative che avete in programma?

Esistono diverse linee di cooperazione. Una prima è costituita dalla cooperazione di tipo industriale, una seconda è di tipo commerciale e una terza è di tipo culturale.

Scopo dell'incontro?

Avrebbe l'opportunità di esprimere il parere delle imprese artigiane e artigiane. Il quest'anno abbiamo organizzato un incontro tra i due paesi per discutere di cooperazione.

Il settore del trasporto merci su strada presenta in Italia una struttura estremamente polverizzata, al Censimento del 1981 il 73% delle imprese operanti nel settore aveva un solo veicolo (117% delle addizionali solo 10,9% aveva una dimensione superiore a 20 addetti ed oltre) e nel frattempo il prossimo Censimento evidenzierà una struttura non molto diversa. Uno degli effetti dell'ipertrofia del settore e che anche la conoscenza statistica del fenomeno risulta insoddisfacente e con notevoli difetti con cui non si può contare sulla resistenza nell'investire e piccole e le micro imprese di cui si parla a torto.

Di altra parte il trasporto merci ha un'importanza decisiva nella localizzazione delle attività produttive nella catena dei processi di produzione nella distribuzione delle merci e nella formazione del costo dei prodotti. L'attuale sistema dei trasporti è in grado di assicurare la funzionalità del trasporto su strada penalizzando gli altri modi di trasporto. Dal 1970 al 1990 la quota di merci movimentate dal trasporto su gomma è sempre aumentata passando dal 13,6% al 16,2% del totale.

Per colmare il vuoto conoscitivo in questo settore il Istituto nazionale di statistica ha svolto una rilevazione campionaria sul trasporto in conto terzi. I risultati in termini nazionali di merci trasportate sono stati pubblicati nel 1990 e hanno fornito dati di riferimento molto interessanti. La percentuale di trasporto in termini di tonni km è molto più bassa, solo il 7,5% del totale. In quanto questi operatori compongono mediamente troppi par. brevi. Comunque gli operatori monoveicolari in proprio rappresentano ancora un numero consistente del settore.

Atgiantin Progetti in Tunisia Se l'artigianato è pronto per la mondializzazione

MAURO CASTAGNO

Il ha detto che le piccole imprese italiane non sono tagliate per l'internazionalizzazione. Evidentemente le aziende artigiane italiane che si sono occupate di internazionalizzazione sono state penalizzate dalla mancanza di una struttura produttiva adeguata. Il nostro sistema produttivo è basato su un tessuto di piccole e medie imprese che non sono in grado di competere sul mercato internazionale. Questo è il motivo per il quale il nostro sistema produttivo è in grado di competere solo sui mercati domestici.

operando nel campo della cooperazione con la Tunisia, con quali risultati?

Proprio in questi giorni abbiamo raggiunto un accordo con il Cnr (Centro di assistenza tecnica tunisino) alle piccole e medie imprese del centro e della Sardegna. Il progetto prevede la costituzione di un centro di produzione presente all'alto contenuto formativo e di cooperazione. A favore dell'iniziativa, infine, è prevista la fornitura di hard ware e software per la costituzione di una banca dati delle nuove tecnologie nel settore meccanico.

Immagino che, visto l'alto livello di cooperazione insito nel progetto, si siano rivolti al Dipartimento per la cooperazione del ministero degli Esteri.

Se solo che l'esperienza fatta è stata un po' deludente.

Perché?

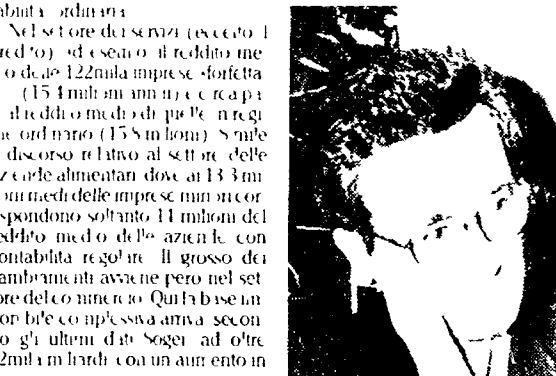
Perché è stato andato a sbattere contro una serie di ostacoli che non ci aspettavamo. Tanto più che invece da parte del governo tunisino abbiamo trovato una grande sensibilità e disponibilità. Siamo stati penalizzati da una serie di ostacoli: la mancanza di conoscenza del ministro degli Esteri, la mancanza di un file storico e di un progetto di cooperazione. Siamo stati penalizzati anche dalla mancanza di un progetto di cooperazione.

Il ministero delle Finanze sta per rendere noti i dati delle dichiarazioni dei redditi presentate dai contribuenti nel 1990; da questi stanno venendo fuori risultati clamorosi che ribaltano l'idea di una piccola impresa evasore fiscale.

Dal «libro bianco» spunta il forfait dei miracoli

ANTONIO GIANCANE

Il libro bianco ha fatto il pieno. E i contribuenti gli hanno dato che il ministero delle Finanze sta per rendere noti i dati delle dichiarazioni dei redditi presentate dai contribuenti nel 1990. Si tratta dell'omaggio che il contribuente ha fatto al ministero delle Finanze. Il risultato di questi fattori di debolezza dell'impresa italiana e che negli ultimi anni il trasporto nazionale ha perso una notevole quota di mercato a favore degli autostradati esteri. In base al conto nazionale dei trasporti nel 1990 il bilancio dei trasporti terrestri ha presentato un bilancio negativo di 1.108 miliardi (quasi il 11 in più del 1.389).



L'ideatore del sistema forfettario, Giulio Tremonti

Ma torniamo alle imprese minori che sembrano aver finanziato quasi da sole il boom del gettito fiscale degli ultimi anni. A spiegare tale risultato sta la nuova normativa introdotta proprio nel 1989 e riferita alle imprese minori e alle attività di lavoro autonomo per la determinazione dell'importo del reddito. Il forfait applicato ai soggetti fiscali con reddito inferiore a 18 milioni è stato introdotto da una piccola modifica del coefficiente di congruità e di reddito. Il risultato è che il reddito delle imprese minori è aumentato del 10,5% rispetto al 1988.

«Partiamo dal fallimento di Visentini»

Uno studio della Confesercenti E il commercio nel '92 darà 20mila miliardi

È difficile credere che un dettaglio quali sono gli elementi di questa storia non sia spremitura. La Confesercenti ha dato un'occhiata ai rapporti di reddito. Un rapporto di reddito di base di 1,10. Il rapporto di reddito di base è di 1,10. Il rapporto di reddito di base è di 1,10.

«Partiamo dal fallimento di Visentini»

Il reddito esportato è di 1,10. Il reddito esportato è di 1,10.

«Partiamo dal fallimento di Visentini»

«Partiamo dal fallimento di Visentini»

«Partiamo dal fallimento di Visentini»