

**XVII RIUNIONE SCIENTIFICA SIET “NUOVI SVILUPPI  
DELL’ECONOMIA DEI TRASPORTI: ALLA RICERCA DI UN  
EQUILIBRIO TRA CRESCITA ECONOMICA,  
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E INCLUSIVITÀ SOCIALE”**



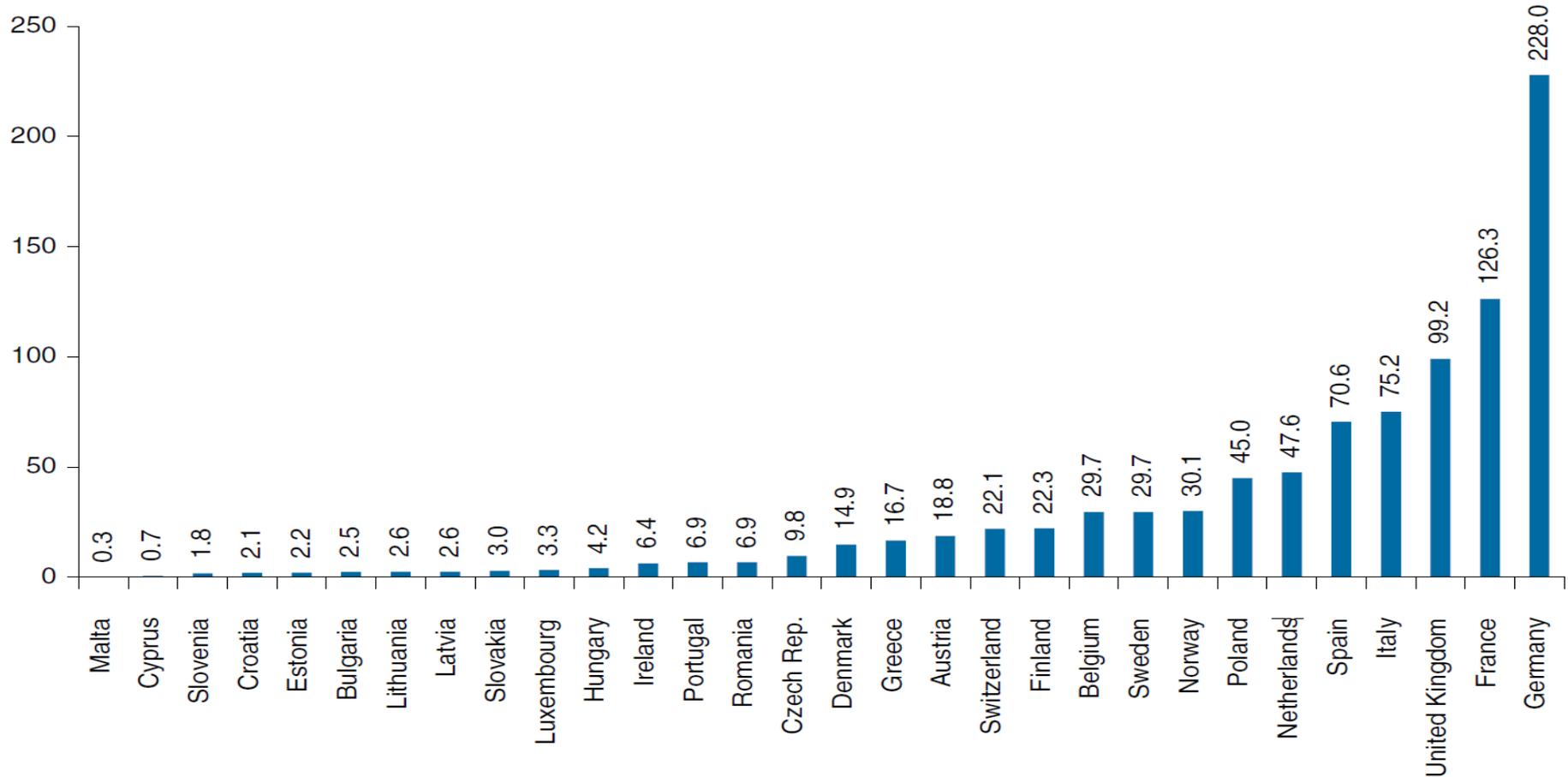
**SVIMEZ**  
Associazione  
per lo sviluppo  
dell'industria  
nel Mezzogiorno

# **L’OUTSOURCING. LA TERZIARIZZAZIONE DEI TRASPORTI E DELLE LOGISTICHE NELLE FILIERE TRASLOG**

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

**Università BOCCONI, Milano, 29 giugno -1 luglio 2015**

# TAV. 1. VALORE DEL MERCATO DELLA LOGISTICA IN EUROPA, 2012 (MILIARDI DI EURO)



Fonte: Fonte: Kille e Schwemmer (2013)

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

## TAV. 2. UNITÀ LOCALI, PER CLASSI DIMENSIONALI DI ADDETTI, NEL 2011. DISTRIBUZIONE %. ITALIA

Classe di addetti	1-9	10-49	20-249	250 ed oltre	di cui: 1000 ed oltre	TOTALE
<b>Manifattura</b>	<b>83,3</b>	<b>14,3</b>	<b>2,1</b>	<b>0,2</b>	<i>0,0</i>	<b>100,0</b>
<b>Trasporti</b>	<b>88,3</b>	<b>9,7</b>	<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<i>0,0</i>	<b>100,0</b>
- <i>terrestri</i>	<b>91,9</b>	<b>7,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,1</b>	<i>0,0</i>	<b>100,0</b>
- <i>marittimi</i>	<b>88,6</b>	<b>7,6</b>	<b>2,9</b>	<b>0,9</b>	<i>0,1</i>	<b>100,0</b>
- <i>aerei</i>	<b>58,5</b>	<b>28,3</b>	<b>9,1</b>	<b>4,1</b>	<i>1,1</i>	<b>100,0</b>
- <i>magazzinaggio</i>	<b>79,6</b>	<b>15,7</b>	<b>4,1</b>	<b>0,5</b>	<i>0,0</i>	<b>100,0</b>
- <i>Servizi postali</i>	<b>79,4</b>	<b>17,5</b>	<b>2,9</b>	<b>0,3</b>	<i>0,0</i>	<b>100,0</b>
<b>Totale economia</b>	<b>94,8</b>	<b>4,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<i>0,0</i>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

**Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)**

## TAV. 3. ADDETTI DELLE UNITÀ LOCALI, PER CLASSI DIMENSIONALI DI ADDETTI, NEL 2011. DISTRIBUZIONE %. ITALIA

Classe di addetti	1-9	10-49	20-249	250 ed oltre	<i>di cui: 1000 ed oltre</i>	TOTALE
<b>Manifattura</b>	<b>26,4</b>	<b>32,7</b>	<b>24,7</b>	<b>16,2</b>	<b>5,2</b>	<b>100,0</b>
<b>Trasporti</b>	<b>27,3</b>	<b>28,0</b>	<b>25,3</b>	<b>19,4</b>	<b>5,3</b>	<b>100,0</b>
<i>- terrestri</i>	<b>38,1</b>	<b>27,5</b>	<b>18,9</b>	<b>15,5</b>	<b>2,8</b>	<b>100,0</b>
<i>- marittimi</i>	<b>9,6</b>	<b>10,2</b>	<b>22,6</b>	<b>57,6</b>	<b>27,9</b>	<b>100,0</b>
<i>- aerei</i>	<b>2,9</b>	<b>9,9</b>	<b>16,8</b>	<b>70,3</b>	<b>44,5</b>	<b>100,0</b>
<i>- magazzinaggio</i>	<b>16,2</b>	<b>28,9</b>	<b>35,5</b>	<b>19,3</b>	<b>3,7</b>	<b>100,0</b>
<i>- Servizi postali</i>	<b>21,8</b>	<b>33,4</b>	<b>26,9</b>	<b>18,0</b>	<b>6,9</b>	<b>100,0</b>
<b>Totale economia</b>	<b>51,0</b>	<b>24,0</b>	<b>14,9</b>	<b>10,1</b>	<b>3,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

**Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)**

## TAV. 4. TERZIARIZZARE COME SCELTA STRATEGICA

- Abbandonare lo svolgimento interno della funzione logistica
- Affidarsi a terzi specializzati
- Praticare l'associazione 5P nelle 5T quali postulati della Logistica Economica

## SEGUE TAV. 4. TERZIARIZZARE COME SCELTA STRATEGICA

### VANTAGGI

1. Abbattimento dei costi
2. Aumento dell'efficienza
3. Miglior servizio reso al cliente
4. Focus per l'azienda sul core business
5. Struttura aziendale più snella e flessibile

## TAV. 5. OPERATORI PIÙ FREQUENTI DEL SETTORE

- Spedizionieri
- Area dei Third party Logistics Providers (3PL)
- Area dei Fourth party Logistics Providers (4PL)

## TAV. 6. TIPI DI OUTSOURCING

### ➤ Commodity Outsourcing:

decisioni tattiche di terziarizzazione di attività logistiche acquistabili dalle aziende committenti come una commodity

### ➤ Strategic Outsourcing:

decisioni strategiche di terziarizzazione di un processo logistico intero o comunque di sua parte più significativa (5P).

## TAV. 7. OUTSOURCING IN ITALIA

- Prevalenza del Commodity outsourcing
- Affidamento di parti del processo logistico a diversi operatori (multi modal transport operator)
- Significativo ricorso a cooperative di facchinaggio ed autotrasportatori

## TAV. 8. LA LOGISTICA A VALORE

- Si passa da un mercato manifatturiero tradizionale ad un mercato correlato con centri logistici e sistemi
- Decentramenti produttivi fanno sì che la logistica abbia un forte impatto nei nodi di formazione di valore per i beni o input-output intermedi
- L'abbassamento dei costi TRASLOG rende ancora più competitive aziende decentrate

## SEGUE TAV. 8. LA LOGISTICA A VALORE

➤ Il valore si crea attraverso le attività logistiche con due modelli principali:

1. SEQUENZIALE → finissaggio

2. CONVERGENTE → assemblaggio

## **TAV. 9. IL TIVA: UN NUOVO APPROCCIO**

- I criteri tradizionali per misurare import ed export non sono più rappresentativi per l'utilizzo sempre maggiore di beni intermedi per la produzione dell'output finale
- L'Ocse e il Wto creano questo nuovo approccio statistico che sottrae gli input comprati da un altro Stato da ogni prodotto esportato per l'assegnazione/attribuzione del valore aggiunto
- Ciò che rimane pertanto è solo il valore aggiunto generando maggiore equità rappresentativa nel riassetto dei PIL nazionali

## SEGUE TAV. 9. IL TIVA: UN NUOVO APPROCCIO

- Il surplus/deficit complessivo di un paese con il resto del mondo sarà lo stesso
- I deficit commerciali bilaterali pensati in termini di valore aggiunto saranno ben differenti
- Miglior strumento per l'identificazione di shock macroeconomici e per l'adozione di politiche giuste

# TAV. 10. L'EXW: LIMITE ALLO SVILUPPO DELLA FILIERA TRASLOG A VALORE AGGIUNTO

- Il Italia c'è una forte diffusione del Franco Fabbrica
- Problematiche collegate:
  1. Il mancato controllo per gli operatori italiani genera deflusso di valore verso altre nazioni
  2. Bilancia italiana dei noli in deficit
  3. In export → Franco fabbrica; In import → utilizzo di vettori stranieri

## **SEGUE TAV. 10. L'EXW: LIMITE ALLO SVILUPPO DELLA FILIERA TRASLOG A VALORE AGGIUNTO**

4. Operazione di carico di fatto sempre a carico del venditore anche se per legge a carico dell'acquirente
5. Totale perdita di controllo delle formalità di esportazione
6. Difficoltà per il venditore nel reperire il DAU, documento accertante l'esportazione e dunque il non pagamento dell'IVA.

## **SEGUE TAV. 10. L'EXW: LIMITE ALLO SVILUPPO DELLA FILIERA TRASLOG A VALORE AGGIUNTO**

- Nonostante sia l'incoterm con un livello minimo di obbligazioni per il venditore, di fatto risulta oneroso
- Pratica diffusa per l'impostazione del codice civile agli art. 1182 e 1510

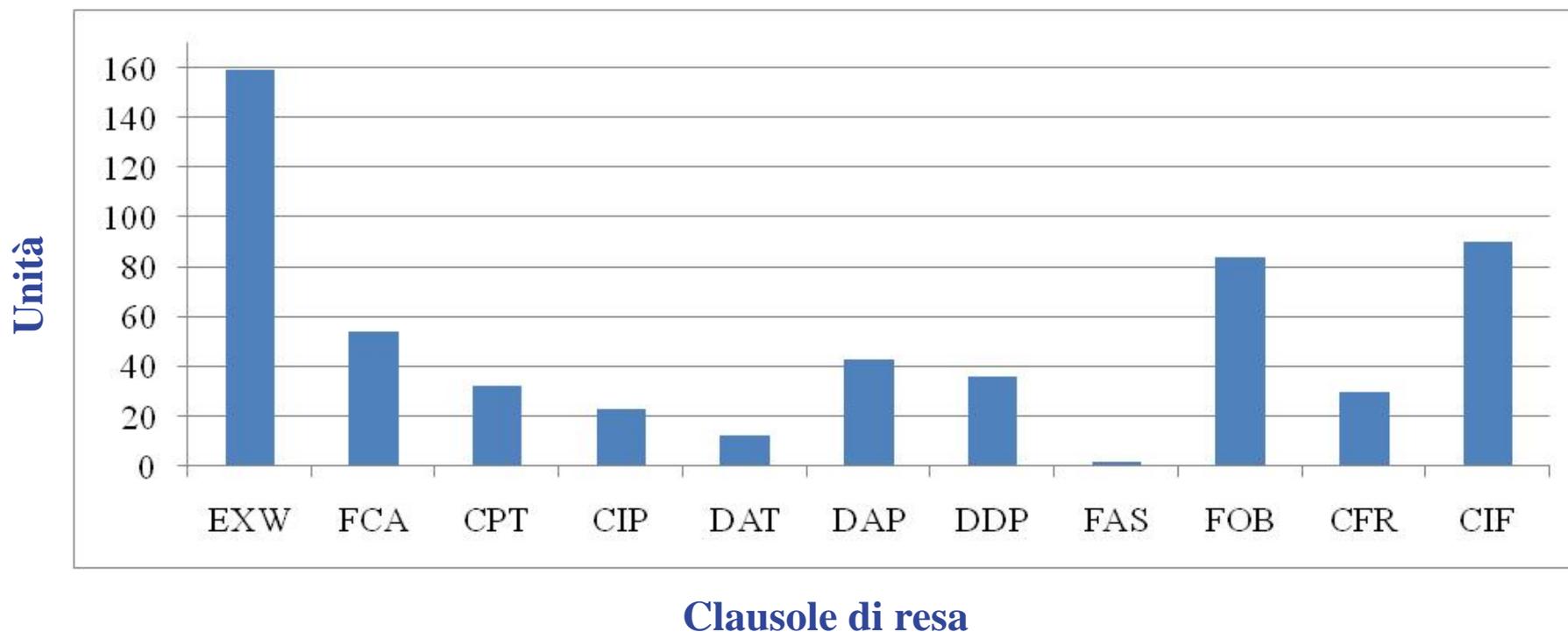
# TAV. 11. BILANCIA DEI PAGAMENTI DELL'ITALIA. CONTO CORRENTE: SALDI. VALORI IN MILIONI DI EURO

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Servizi</b>	<b>-8.606</b>	<b>-8.996</b>	<b>-9.154</b>	<b>-6.157</b>	<b>-130</b>	<b>1.369</b>	<b>455</b>
- trasporti	-7.940	-6.923	-8.517	-8.677	-8.223	-7.891	-8.345
- viaggi all'estero	10.168	8.841	8.841	10.308	11.543	12.755	12.528
- altri servizi	-10.834	-10.914	-9.478	-7.788	-3.450	-3.495	-3.728

Fonte: Elaborazioni su dati della Banca d'Italia

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

## TAV. 12. INDAGINE NEWSMERCATI SULL'UTILIZZO DEGLI INCOTERMS (NEL 2011). CLAUSOLE DI RESA NORMALMENTE UTILIZZATE



*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

## TAV. 13. QUOTE DI MERCATO DEI VETTORI ITALIANI (VALORI PERCENTUALI MEDI PONDERATI CON I VOLUMI TRASPORTATI)

Anni	Nave						Ferrovia	Strada	Aereo
	Container	Bulk liquidi	Bulk solidi	General cargo	Ro-Ro	Media			
2002	16,0	23,3	8,0	16,0		17,5		33,0	34,7
2003	11,9	27,7	10,3	24,4		20,6		33,1	24,5
2004	5,7	19,4	12,9	14,6		14,9		35,9	23,7
2005	8,9	20,8	8,6	17,7		15,4		35,1	28,2
2006	9,3	19,6	15,5	16,7		16,5		34,7	30,4
2007	7,9	21,5	13,6	17,9		16,9	83,3	32,1	30,1
2008	10,6	18,2	12,1	18,6	25,0	15,8	78,3	30,6	27,2
2009	5,5	21,2	12,2	16,7	23,8	16,5	73,8	28,7	17,4
2010	1,6	18,9	8,8	10,0	32,2	14,0	63,2	27,9	21,5
2011	2,8	18,0	12,7	12,9	27,4	13,9	60,1	27,4	20,8
2012	3,2	16,6	13,6	11,6	23,8	13,1	66,3	26,7	19,3

Fonte: Banca d'Italia , QEF 223 del 2014

***Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)***

## TAV. 14. QUOTE DI MERCATO FERROVIARIO INTERNAZIONALE PER NAZIONALITÀ DELL'OPERATORE (TRASPORTI DA E PER L'ITALIA, DATI PERCENTUALI SUI VOLUMI TRASPORTATI)

Nazionalità imprese ferroviarie	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Italia	83,3	78,3	73,8	63,2	60,1	66,3
Germania	4,5	4,1	4,8	11,5	12,8	11,0
Svizzera	11,0	14,9	14,3	11,4	10,1	8,5
Austria	0,0	0,0	3,4	7,9	8,4	6,0
Francia	1,2	2,8	3,6	2,7	4,7	4,5
Belgio	0,0	0,0	0,0	3,3	3,8	3,7
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Banca d'Italia , QEF 223 del 2014

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

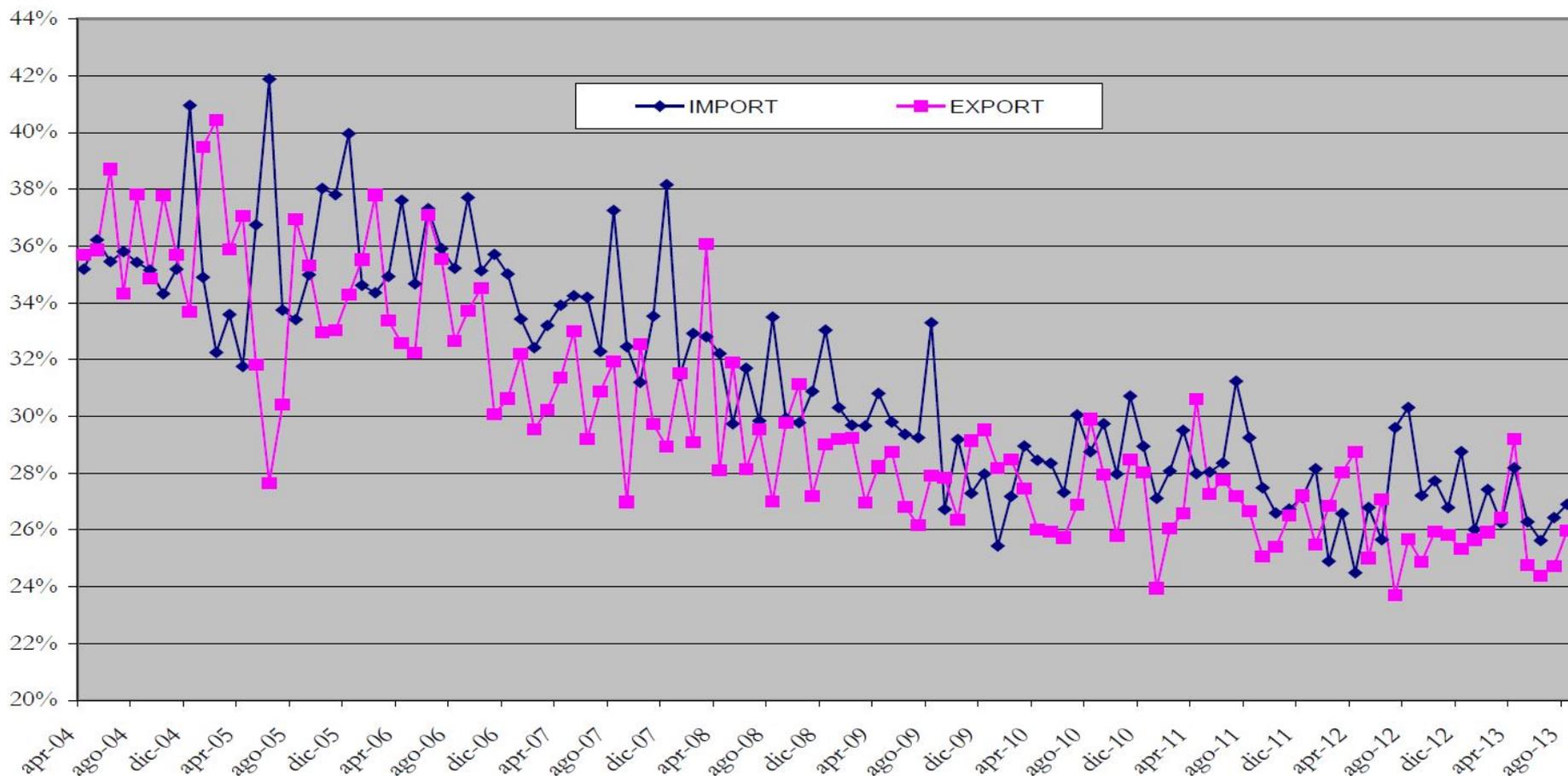
**TAV. 15. QUOTE  
DI MERCATO  
AEREO  
INTERNAZIONALE  
PER NAZIONE DI  
APPARTENENZA  
DEI VETTORI  
(TRASPORTI DA E  
PER L'ITALIA,  
ANNO 2011, DATI  
PERCENTUALI  
CALCOLATI SUI  
VOLUMI  
MOVIMENTATI)**

Import		Export	
Paese	Quota %	Paese	Quota %
Italia	21,36	Italia	17,79
Belgio	16,15	Belgio	16,53
USA	11,4	USA	11,23
Cina	8,7	Emirati Arabi	7,04
Emirati Arabi	6,89	Cina	6,58
Corea del Sud	4,98	Corea del Sud	6,17
Hong Kong	3,6	Hong Kong	4,16
Danimarca	3,38	Lussemburgo	3,88
Qatar	3,11	Qatar	3,17
Lussemburgo	2,83	Danimarca	2,61
Russia	2,38	Giappone	2,19
Germania	1,69	Russia	2,14
Altri paesi	13,53	Altri paesi	16,51
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Banca d'Italia , QEF 223 del 2014

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

# TAV. 16. QUOTE DI MERCATO DEI VETTORI STRADALI ITALIANI RIPARTITE PER IMPORT ED EXPORT (DATI PERCENTUALI MENSILI DA APRILE 2004 AD AGOSTO 2013, QUOTE CALCOLATE SUI VOLUMI TRASPORTATI)



Fonte: Banca d'Italia , QEF 223 del 2014

**Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)**

## TAV. 17. QUOTE DI MERCATO STRADALE DISTINTE PER IMPORT/EXPORT DELL'ITALIA E PER NAZIONALITÀ DEL VETTORE (QUOTE PERCENTUALI SUI VOLUMI TRASPORTATI)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>EXPORT</b>	ITALIA	34,6	33,8	30,5	29,9	28,1	27,4	26,6	26,0
	GERMANIA	11,5	10,5	12,3	11,9	12,3	12,3	11,1	10,3
	POLONIA	3,3	4,4	4,7	6,3	6,8	7,3	7,5	8,0
	AUSTRIA	10,1	10,3	9,8	9,3	8,5	7,7	7,7	7,2
	FRANCIA	10,3	8,9	8,7	8,2	7,5	7,1	7,0	6,9
	REP. CECA	2,4	3,3	4,1	4,3	4,4	4,4	4,6	4,7
	SLOVENIA	4,0	4,0	4,3	4,7	4,9	4,5	4,7	4,7
	SPAGNA	5,0	4,6	4,6	4,5	4,5	4,0	4,4	4,1
	ROMANIA	0,9	1,0	1,4	1,4	1,7	2,3	2,8	3,6
	UNGHERIA	2,0	2,4	2,7	2,7	2,8	3,2	3,5	3,4
	Altri paesi	15,9	16,7	16,9	16,7	18,4	19,9	20,3	21,1

<b>IMPORT</b>	ITALIA	35,8	35,7	33,9	31,5	29,3	29,5	27,8	27,2
	GERMANIA	11,1	10,2	11,2	11,4	11,3	11,7	10,4	9,3
	POLONIA	3,5	4,4	4,6	5,9	6,8	7,6	7,8	7,8
	FRANCIA	9,5	8,6	7,4	7,4	7,1	6,7	6,6	6,7
	AUSTRIA	9,4	9,5	9,3	8,8	7,9	7,1	6,9	6,6
	REP. CECA	2,6	2,6	3,3	4,4	4,8	4,8	4,6	4,6
	SLOVENIA	4,6	4,5	4,0	3,9	4,2	4,2	4,3	4,5
	SPAGNA	4,9	4,6	4,6	4,6	4,3	3,8	4,1	4,1
	UNGHERIA	2,1	2,1	2,6	3,0	3,2	3,6	3,3	3,7
	ROMANIA	0,8	1,0	1,5	1,6	1,9	2,3	3,0	3,6
	Altri paesi	15,9	16,7	17,7	17,3	19,0	19,8	21,1	22,0

Fonte: Banca d'Italia , QEF 223 del 2014

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

## TAV. 18. PROVVEDIMENTO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI, BOZZA FINALE

- Le imprese che utilizzeranno gli Incoterms che non siano l'EXW avranno diritto ad un contributo a carico dell'erario nella misura di:
  - 2% per un valore merci esportate pari a 100.000 €
  - 1,5% per un valore merci esportate pari a 200.000€
  - 1% per un valore merci esportate superiore a 200.000€

# SEGUE TAV. 18. PROVVEDIMENTO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI, BOZZA FINALE

- Somme spettanti sono recuperabili entro 60 giorni utilizzando il credito di imposta usufruibile con compensazione in F24
- Operazione necessaria per migliorare la competitività del sistema Paese e valorizzare la catena logistica
- Forte incisione sui conti pubblici ma con ritorni superiori all'onere in termini di entrate fiscali e competitività per il paese
- Valutazioni di costi e benefici ancora in corso considerato il divieto della Commissione Europea di aiuti indiretti alle aziende

# TAV. 19. PER RIASSUMERE:

## TENDENZE IN ATTO

- Nei flussi import/export, in rapporto agli INCOTERMS :
- Grande impresa multinazionale del manufatto o dei servizi **verso** un maggior controllo delle filiere TRASLOG nelle sequenze del modello di assemblaggio
- Piccole e medie imprese **verso** il possibile abbandono del franco fabbrica inteso quale modello culturale di export/import

*Prof. Ennio Forte (DISES-Federico II, Napoli), Dott. Delio Miotti (SVIMEZ)*

## **TAV. 20. PER RIASSUMERE:**

### **RACCOMANDAZIONI PER IL FUTURO**

- Appostare idonei incentivi fiscali anche in presenza del diffuso modello del finissaggio
- Favorire la diffusione di una cultura logistica coinvolgendo come negli altri paesi le istituzioni scolastiche secondarie e terziarie
- Favorire la nascita e la diffusione di Scuole superiori e Università dedicate (v. Cranfield University in Inghilterra)
- Approfondire la conoscenza statistica e normativa del funzionamento dei mercati TRASLOG in Germania, Inghilterra, Francia e Olanda in comparazione con l'Italia, in vista di un'armonizzazione delle norme doganali e fiscali del quadro europeo per eliminare o ridurre lo storico divario di efficienza a danno dell'economia italiana