

Sistemi^{di}Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

ANNO I - N.3 - SETTEMBRE 2008

MOBILITÀ E TRAFFICO

Le politiche di City logistic e il Progetto pilota di Milano

di **Giorgio Spatti**

LOGISTICA

Nodi e snodi del sistema italiano: collaborare per competere

di **Paolo Volta e Claudia Caballini**

POLITICA DEI TRASPORTI

Fiscalità di vantaggio e competitività territoriale

di **Rocco Giordano**

POLITICA DEI TRASPORTI

Il Dpef rilancia il Piano della Logistica

di **Luca Rocco**

INFRASTRUTTURE

Livelli di mobilità e scenari futuri (2^a parte)

di **Alberto Frondaroli e Pier Franco Treglia**

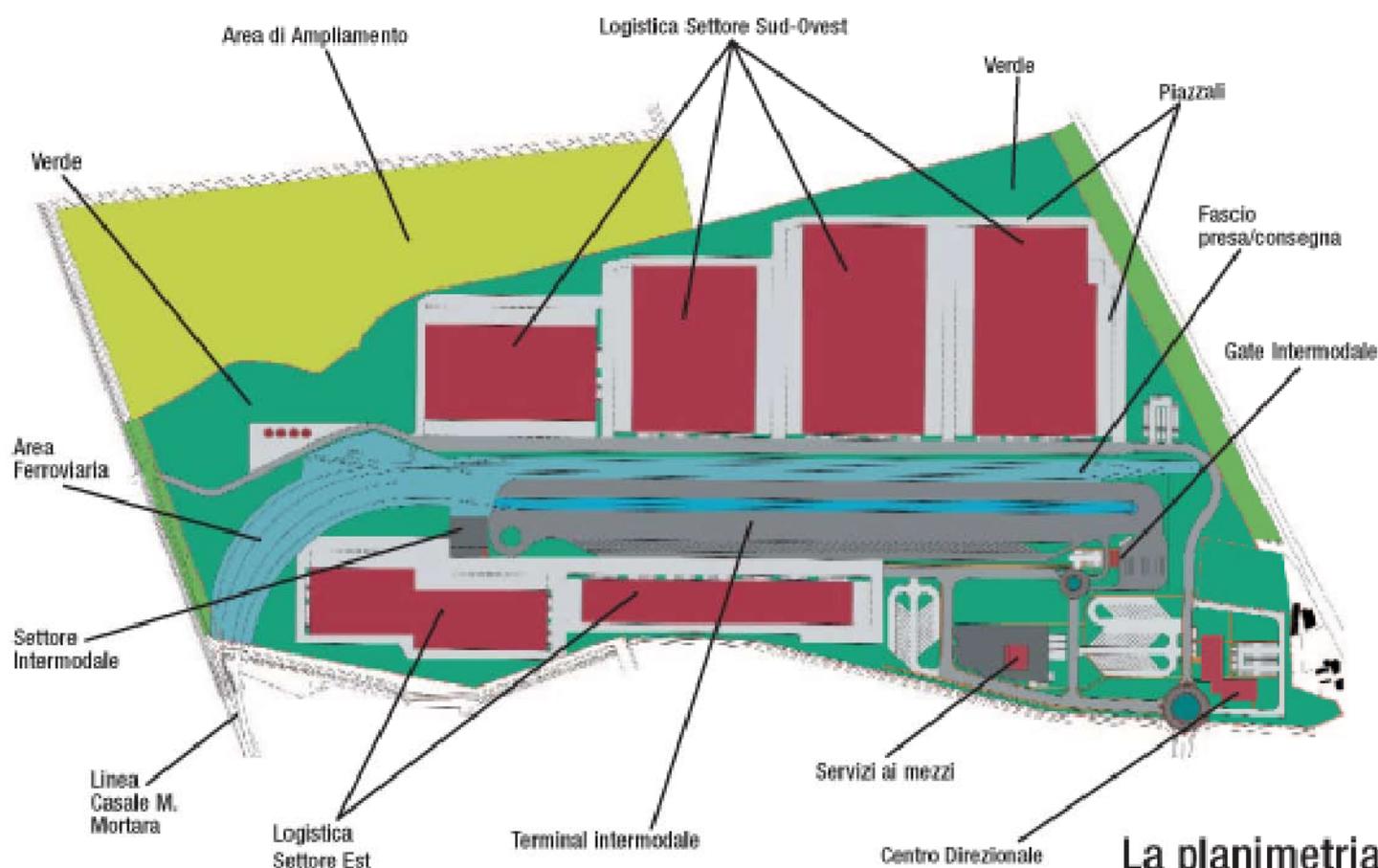
AMBIENTE&SICUREZZA

Controlli su strada: il modello tedesco

di **Franz Webber**

PARAMETRI E CIFRE

Area complessiva		m ² 592.418
Area di ampliamento		m ² 90.778
Area fasce di rispetto stradale e ferroviario		m ² 18.140
Superficie territoriale		m ² 483.500
Area Intermodale		m ² 103.600
Superficie comparti logistica		m ² 320.620
<i>di cui comparto est</i>	m ² 74.480	
<i>di cui comparto sud ovest</i>	m ² 246.135	
Area di pertinenza centro direzionale		m ² 2.475
Area servizio mezzi		m ² 5.345
<i>di cui superficie coperta dall'officina</i>	m ² 610	
Area destinata alla viabilità		m ² 10.705
Area standards recuperata in piano		m ² 40.755
<i>di cui a verde</i>	m ² 26.740	
<i>di cui a parcheggi</i>	m ² 14.015	



La planimetria



MOBILITÀ E TRAFFICO
**Le politiche di City logistic
e il Progetto pilota di Milano**
di **Giorgio Spatti**

LOGISTICA
**Nodi e snodi del sistema italiano:
collaborare per competere**
di **Paolo Volta e Claudia Caballini**

POLITICA DEI TRASPORTI
**Fiscalità di vantaggio
e competitività territoriale**
di **Rocco Giordano**

POLITICA DEI TRASPORTI
**Il Dpef rilancia
il Piano della Logistica**
di **Luca Rocco**

INFRASTRUTTURE
**Livelli di mobilità
e scenari futuri (2ª parte)**
di **Alberto Frondaroli e Pier Franco Treglia**

AMBIENTE&SICUREZZA
**Controlli su strada:
il modello tedesco**
di **Franz Webber**

Sistemi di Logistica

Rivista trimestrale on line
Anno I - n. 3 - Settembre 2008
Registrazione del Tribunale di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico
Andrea Boitani
Giulio Erberto Cantarella
Fabrizio Dallari
Ercole Incalza
Giuseppe Moesch
Elisabetta Schietroma
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Promozione e sviluppo
Loriano Signorini

Redazione
via Francesco Crispi, 94
80121 - Napoli
Tel. +39.081.665131
Fax +39.081.2404906
giordanoeditore@giordanoassociati.com

Realizzazione editoriale
C&C service srl
via Alberto Caroncini, 23
00197 - Roma
tel. +39.06.8081727
fax +39.06.62276167
ccservice@mclink.it

Editore
Giordano Editore
via Francesco Crispi, 94
80121 - Napoli
Tel. +39.081.665131
Fax +39.081.2404906
giordanoeditore@giordanoassociati.com

- 4** EDITORIALI
Mercato e sicurezza i capisaldi della riforma
di **Rocco Giordano**
Una visione globale e strategica
di **Gianni Pinto**
- 8** ABSTRACT
- 9** AMBIENTE&SICUREZZA
Non solo sicurezza nelle verifiche su strada
Un esempio dal modello tedesco
*Un'efficace politica dei controlli riduce i costi sociali
ma favorisce anche un mercato equilibrato*
di **Franz Webber**
- 13** RECENSIONI.1
- 15** POLITICA DEI TRASPORTI
**Il Dpef 2009-2013 rilancia
il Piano della Logistica**
*Il documento di programma ripropone
le piattaforme indicate dal Piano della Logistica*
di **Luca Rocco**
- 18** OSSERVATORIO
- 19** INFRASTRUTTURE
**Livelli di mobilità e scenari futuri
(seconda parte)**
*Ecco quali scenari si aprono nelle cinque aree
territoriali sottoposti ad esame*
di **Alberto Frondaroli e Pier Franco Treglia**
- 30** NORMATIVA
- 31** LOGISTICA
**Nodi e snodi del sistema italiano:
collaborazione strumento di competitività**
*Le risposte del 18° Quaderno FLC alle criticità
del sistema logistico nazionale*
di **Paolo Volta e Claudia Caballini**
- 38** DIARIO
- 39** MOBILITÀ&TRAFFICO
**Le politiche di City logistic
e il Progetto pilota di Milano**
*Meno conto proprio, accessi e sosta regolata,
piattaforme sperimentali nel piano cittadino*
di **Giorgio Spatti**
- 45** RECENSIONI.2
- 47** POLITICA DEI TRASPORTI
**Fiscalità di vantaggio
e competitività territoriale**
*Benefici fiscali per compensare le penalizzazioni
geografiche. Il progetto della CdC di Como*
di **Rocco Giordano**
- 49** APPUNTAMENTI

IL DIBATTITO SULL'ART. 83 BIS DELLA «MANOVRA D'ESTATE»

Mercato e sicurezza capisaldi della riforma

L'AUTOTRASPORTO, PER EFFETTO anche di mancate politiche di settore volte al potenziamento delle infrastrutture di supporto e di politiche di riequilibrio modale (ma anche, non ultimo, ad un contenimento del conto proprio), esprime «ancora» fabbisogni di interventi perequativi e di sussidiarietà in quanto l'equilibrio del conto economico dipende in misura decisiva da fattori esogeni alle aziende, in particolare di quelle aziende che operano in condizioni di normalità e con forte attenzione ai fattori di sicurezza.

I fattori esogeni richiamati sono ascrivibili a due categorie:

- fattori della produzione, quale il carburante che, anche se in forma congiunturale, incide pesantemente sui costi dei servizi;
- fattori di contesto, quali la scarsa dotazione delle infrastrutture del territorio, o meglio la disponibilità di un sistema infrastrutturale con bassi indici di connettività e scarsi livelli di accessibilità del territorio.

Questi ed altri fattori - non elencati, ma certamente non secondari - determinano una distribuzione non perequata delle risorse e annullano gli spazi per incrementare la efficienza gestionale delle aziende.

IL «MORBO DEI COSTI»

Le conseguenze dovute alle esternalità descritte sono «amplificate» dal fatto che questo settore è affetto da «morbo dei costi» per un eccesso di offerta ed è costretto ad incrementare la produttività dei fattori, «stressando» soprattutto il fattore lavoro e quello di utilizzo del veicolo. Il risultato in ogni caso è che il settore dell'autotrasporto «comunque» cresce ad un ritmo superiore a quello del P.I.L. Crescita che non è finalizzata ad un accumulo di risorse da destinare agli investimenti, ma solo per «sterilizzare» i maggiori costi dovuti ad esternalità negative e ad un livello dei prezzi dei servizi non adeguato, sia per un eccesso di offerta, sia per una scarsa «regolazione» del mercato

da perseguire soprattutto con una diffusa politica dei controlli.

Lo sforzo che l'Osservatorio della Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica deve mettere in campo è quello di redigere un conto consolidato del settore dell'autotrasporto per stabilire quale quota parte di prelievo dal settore, pari a circa 30 miliardi di euro all'anno, può essere destinato al settore stesso.

IL PASSAGGIO CHIAVE

La «manovra d'estate» è il titolo de «Il Sole 24ore» che pubblica la guida alla lettura della versione finale del decreto legge 112 del 2008, coordinato con le modifiche indotte da Senato e Camera con la legge di conversione.

Le misure per il settore dell'autotrasporto nell'**articolo 83 bis** sono finalizzate a «Tutela della sicurezza stradale e della regolazione del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi».

I due capisaldi sono **sicurezza e mercato**. Per quanto riguarda il mercato va sottolineato come per la prima volta sia stata data reale e compiuta applicazione a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286, in attuazione della legge delega 32/2005, che disciplina la liberalizzazione regolata. Resta da valutare come le misure inserite impattano sulle aziende o meglio sui conti economici.

È questo il passaggio chiave della riforma del settore dell'autotrasporto ovvero il concetto di liberalizzazione di mercato dopo 30 anni di applicazione della legge 298/74 che di fatto aveva «imbrigliato» il settore nella applicazione di una tariffa prestabilita che nella pratica nessuno applicava.

Il concetto di mercato «regolato» vuole appunto significare intervenire laddove si determinano situazioni di squilibrio nel rapporto domanda ed offerta soprattutto per ragioni esogene al settore, come nel caso del prezzo del greggio che ha messo a dura prova la resistenza economico-finanziaria delle aziende di autotrasporto conto terzi, o per ragioni interne al

...valutare e verificare come applicare correttamente l'art. 83 bis e attivare un programma per la sicurezza dell'autotrasporto, per rendere operativo quanto già fatto ed iniziare a trattare la sicurezza come sistema...

settore per regolare soprattutto il rapporto tra conto proprio e conto terzi.

Infatti l'articolo 83 bis, con i commi da 1 a 16 vuole regolare il mercato per gli aspetti che riguardano soprattutto la formazione dei prezzi, attraverso il costante monitoraggio dei costi del gasolio e i riflessi sulle modalità con cui questi fenomeni «esogeni» impattano sulle capacità tecnico-organizzative delle aziende possono essere regolarizzati.

LA «FEBBRE» DEL GASOLIO

Strumentalmente la misurazione della «febbre» dei costi del gasolio - e di fatto la misurazione degli effetti nella formazione dei prezzi del servizio dell'autotrasporto - è affidata all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 286/2005 sulla base di un'adeguata indagine a campione e tenendo conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal ministero dello Sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, determinando mensilmente il costo medio del carburante (e la relativa incidenza) per ciclo medio di percorrenza con riferimento alle diverse tipologie di veicoli.

I punti pertanto che vanno affrontati con sollecitudine sono:

- restituire alla Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica quel ruolo di «primo piano» che era nella intenzione del legislatore nel momento in cui «incardinava» la Consulta quale organismo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tra gli organismi che la Presidenza del Consiglio dal momento che il Presidente viene nominato con decreto della Presidenza su indicazione del Ministro dei Trasporti.
- operare per una sicurezza di sistema per l'autotrasporto.

Per questo secondo punto va richiamato un fatto di cronaca raccapricciante, quello riproposto per più giorni dai *media* (e in particolare dalle emittenti televisive) con la immagine «cruda» di un automezzo

pesante che «invade» la corsia opposta e quella di marcia, con una manovra che non è stata certamente frutto di una distrazione o di un guasto meccanico. Sono incidenti che non possono essere trattati alla stregua di un «tamponamento», ma che vanno indagati, d'intesa con il Ministero dell'Interno per verificare:

- lo stato d'uso del veicolo;
- l'azienda di appartenenza del veicolo;
- il rapporto di lavoro del conducente;
- i tempi di consegna della merce
- i tempi di guida e di riposo.

LA SCELTA DEL «BATTITORE UNICO»

Questi sono gli elementi di approfondimento a cui si deve ispirare un lavoro serio e costante dell'Osservatorio e questo sarà possibile solo quando sarà stato scelto il «battitore unico» capace di monitorare il settore dell'autotrasporto, non più come elemento «residuale» del sistema economico, ma come cinghia di trasmissione dell'economia del Paese, dal momento che fattura tra trasporti e logistica circa 200 miliardi di euro all'anno.

Per concludere, la Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica e il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori si sono posti a breve due obiettivi:

- valutare e verificare come applicare correttamente l'articolo 83 bis;
- attivare un programma per la sicurezza dell'autotrasporto capace di rendere operativo quanto già fatto (vedi certificazione di qualità per la sicurezza) ed iniziare a trattare la sicurezza come sistema.

PROMEMORIA PER IL MINISTRO MATTEOLI

Una visione globale e strategica del settore

NEGLI ANNI PASSATI, a partire dal 1994, con l'avvento del primo Governo Berlusconi erano stati posti importanti punti fermi in materia di politica dei trasporti e di realizzazione di un forte piano di infrastrutture.

Il primo dato rilevante fu la concezione di unificare sotto una sola mano la politica di settore, ovvero infrastrutture e trasporti, evitando così le politiche «spezzatino» che per anni hanno ritardato i processi per la realizzazione delle infrastrutture. Si ricorda, in proposito, il *memorandum* messo a punto dal **Club Leonardo** quando a Montecarlo, con la partecipazione di figure di eccellenza quali esperti banchieri, giuristi, economisti, furono gettate le basi del dibattito volto a mettere a punto strumenti e metodi per accelerare le decisioni ed accorciare i tempi della realizzazione di infrastrutture.

La frattura - con il successivo Governo - si è riaperta e questo non ha certamente agevolato il processo di pianificazione integrata, oggi necessaria più di ieri e allo stesso tempo ha rinviato la prosecuzione di un percorso decisionale.

La ripresa di questi due punti fondamentali è facilitata da un accorpamento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che unitamente a quello dell'Ambiente deve ricostruire il tavolo tecnico per le priorità.

Il **ministro Matteoli** dovrebbe presentare al presidente del Consiglio una sua «filosofia» politica, per la quale intende battersi (infatti vi saranno molteplici contrarietà), fino ad ottenere il consenso preventivo sulle procedure che intende attivare prima di avviare il programma di interventi. Si intende che il presidente del Consiglio può accettare questa impostazione alla sola condizione che essa non entri in contrasto con le idee fondamentali sulle quali si basa l'azione di Governo. Questo per dare certezza ad un processo decisionale, per troppo tempo oscillante tra il fare e non fare; in questo modo il ministro potrà anche essere sostituito ma verrebbe, in

ogni caso, confermata una visione politica strategica del settore. Il **presidente del Consiglio** dovrebbe anche accettare che dopo la sua nuova esperienza quinquennale egli trasmetterà obbligatoriamente al suo successore (in special modo se appartiene al suo movimento politico) questa idea «forte» della politica dei trasporti.

UNA POLITICA DI «LUNGO PERIODO»

Tale concezione riposa sul fondamento che la politica dei trasporti (come per la politica estera di un Paese) deve essere una politica di «lungo periodo» che travalica, certamente, il quinquennio costituzionale di durata parlamentare.

L'esperienza della Repubblica, nata in questo secondo dopoguerra, è la riprova evidente di quanto si va dicendo.

Gli elementi sostanziali di questa politica sono i seguenti.

1. La **configurazione** territoriale e la collocazione geo-economica del nostro Paese.
2. L'appartenenza alla **Unione europea** e pertanto la collocazione geo-politica.
3. La durata economica e tecnica delle infrastrutture e la loro gestione sul territorio.
4. L'entità delle **risorse economiche** assorbite da detta politica, considerandone i riflessi sul prodotto nazionale lordo e sulle modificazioni che intervengono sull'utilizzazione del territorio e sull'andamento degli investimenti e dei consumi.
5. Lo sviluppo di una strategia di **accrescimento della produttività** del nostro sistema economico, nel costante confronto con gli altri Paesi dell'Unione europea, ricordando il permanente obiettivo indicato negli anni '90 di fare del no-

...ciò che il nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti deve chiedere al presidente del Consiglio è la definizione di una rigorosa (quanto ad obiettivi e mezzi) politica dei trasporti. Nelle precedenti esperienze e strategie è mancata una visione globale e strategica del settore...

stro Paese un «ponte» tra Nord e Sud dell'Europa in stretto collegamento con i Paesi del bacino mediterraneo e con i Paesi dell'Ovest e dell'Est europeo. La nuova collocazione geo-politica del nostro Paese nell'area europea fondata su questa «idea forza» di «ponte» darebbe anche una nuova collocazione politica all'Italia restituendole un posto di primaria importanza nei rapporti con i nuovi grandi paesi emergenti, e cioè Cina ed India e con il naturale coinvolgimento della Russia.

6. L'incremento della produttività, in particolare per il nostro Paese non abbondante di risorse, passa ancor più che altrove, per una stretta applicazione degli obiettivi e degli strumenti della **logistica**. La logistica, infatti, oltre a far risparmiare risorse darebbe una nuova configurazione al territorio nazionale poggiata su di un sistema di trasporti integralmente rivolto alla massimizzazione del PNL ed al corretto uso del territorio, come risorsa scarsa per la quale si pagano prezzi crescenti. Tutti i modi di trasporto debbono essere coinvolti verso la massimizzazione della loro efficienza sulla base di scelte adeguate (vedi Patto e Piano della Logistica).
7. Da tutto ciò consegue che occorre riprendere i progetti del 1° Governo Berlusconi. In particolare, l'accelerazione del piano per le cosiddette «**autostrade del mare**» da collegare, in stretta complementarietà, con il progetto dei valichi alpini. Occorre però definire una politica finalizzata che non può essere affidata ai soli incentivi, che resta una politica congiunturale di scarso respiro!
8. Per l'**attraversamento delle Alpi** occorre fare una graduatoria di priorità per eliminare le strozzature più dannose ed accelerare quei progetti

che accrescono più rapidamente il PIL. I progetti vanno realizzati e non semplicemente citati!

9. Contribuire a ridurre l'onere dell'**approvvigionamento energetico**. Appare ormai con chiarezza l'errore del passato. Ormai è necessario ed urgente determinare i tempi dello sviluppo dell'energia nucleare. Va ricordato che, prima dell'improvvido *referendum* sull'uso dell'energia nucleare, l'Italia era pervenuta ad uno dei primi posti del mondo sviluppato, ad avere centri di alta eccellenza nello sviluppo della ricerca in questo campo e nella riduzione dei costi di produzione in confronto con le centrali a gasolio o a carbone.
10. Da ultimo, a mo' di conclusione generale, ciò che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del nuovo Governo Berlusconi deve chiedere al presidente del Consiglio è la definizione di una rigorosa (quanto ad obiettivi e mezzi) politica dei trasporti. Nelle precedenti esperienze e strategie è mancata **una visione globale e strategica del settore**. Essa è data, sì, da realizzazioni concrete ma occorre un disegno complessivo, razionalizzante delle gestioni, si pensi alle Ferrovie, all'Alitalia, all'ANAS. Occorre raggiungere i nuovi traguardi in tutti i settori, finalizzarli alla politica europea del territorio, e rivolgerli ad accrescere la produttività delle risorse impiegate. Le politiche di comparto dei trasporti ferroviari, autostradali e stradali, della navigazione marittima di cabotaggio, del trasporto aereo di passeggeri e di merci debbono trovare la loro naturale collocazione in questo disegno.

in questo numero...

AMBIENTE&SICUREZZA

Controlli su strada: il modello tedesco

di Franz Webber

Il tema dei controlli in Italia è al centro del dibattito, soprattutto in conseguenza di incidenti fortemente impattanti. Nell'ambito degli studi e delle campagne avviate dal Comitato centrale dell'Albo sulla sicurezza stradale è stato più volte sottolineata la mancanza di una politica sistematica dei controlli, fermo restando alcuni punti di eccellenza a livello europeo, quale l'utilizzo del Centro di revisione mobile per i controlli dei mezzi pesanti. È stato per questo più volte richiamato il contesto tedesco. L'autore traccia un quadro molto dettagliato della struttura organizzativa e della modalità dei controlli dei mezzi pesanti in Germania.

POLITICA DEI TRASPORTI

Il DPEF 2009-2013 rilancia il Piano della Logistica

di Luca Rocco

Il DPEF 2009-2013, dopo due anni di assoluto silenzio, ripropone con forza i cardini del Piano della Logistica, ovvero le piattaforme pensate in una logica di macro-aree territoriali e il riordino del settore per filiera merceologica. Le sette piattaforme e i progetti pilota di filiera, erano i tentativi per riportare a sistema un settore che sconta una forte frammentarietà di competenze a livello territoriale ed una scarsa forza interna per le aziende di autotrasporto a trasformarsi in aziende di trasporti e logistica. Il DPEF, unitamente alle misure previste nella manovra d'estate 2009-2011, sono come forti segnali di attenzione verso il mondo della logistica.

INFRASTRUTTURE

Livelli di mobilità e scenari futuri (2ª parte)

di Alberto Frondaroli e Pier Franco Treglia

La seconda parte dello studio dell'AISCAT sul «Capitalismo delle reti» traccia, attraverso lo studio di casi territoriali, una mappa delle criticità emergenti delle singole aree in termini di mobilità ed infrastrutture. Tutte le aree hanno come minimo comune denominatore scarsi livelli di connettività delle reti e presenza di zone territoriali scarsamente accessibili. Emerge che il 60% del traffico passeggeri e più del 50% del traffico merci che si registra in prossimità dei grandi nodi è dato da spostamenti che si sviluppano su distanze non superiori ai 50 km.

LOGISTICA

Nodi e snodi del sistema italiano: collaborare per competere

di Paolo Volta e Claudia Caballini

La presentazione del 18° Quaderno FLC è stata l'occasione per fare il punto sullo stato di crisi del sistema logistico italiano. Gli autori prendono spunto dal Programma di Ishikawa per descrivere il ruolo di tutti gli attori coinvolti nei processi della catena logistica, individuando i punti di forza e di debolezza dei diversi soggetti. Lo studio sottolinea che l'informatica e la telematica rappresentano un elemento sostanziale per implementare processi logistici virtuosi e che molto spesso i processi non sono performanti in quanto mancano politiche di contesto chiare.

MOBILITÀ&TRAFFICO

Le politiche di City Logistic e il Progetto pilota di Milano

di Giorgio Spatti

Il progetto pilota sulla distribuzione urbana delle merci avviato dal Comune di Milano e dalla Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica, concluso nel giugno 2008, evidenzia il percorso necessario per razionalizzare il ciclo di raccolta e distribuzione delle merci in città. Il punto è che occorrono una limitazione del conto proprio e una politica differenziata per le singole filiere per la regolamentazione dei tempi di carico e scarico. Operando sulla finestra oraria, giornaliera, grazie anche alla rilevazione delle caratteristiche dei veicoli, è possibile una politica di regolamentazione che rispetti tre principi: limitazione del conto proprio, fasce orarie appropriate in relazione alle filiere, ecopass differenziati in relazione alle caratteristiche dei veicoli.

POLITICA DEI TRASPORTI

Fiscalità di vantaggio e competitività territoriale

di Rocco Giordano

Il tema del federalismo è al centro del dibattito politico. Sul piano operativo abbiamo provato a «tracciare» un'applicazione di federalismo fiscale per ridare competitività ad un'area territoriale - quella lariana - fortemente penalizzata negli scambi internazionali per la forti limitazioni nell'attraversamento del Gottardo. L'autore dimostra come una forte criticità territoriale può diventare una leva di sviluppo, con una fiscalità che consenta di «ridare» agli operatori incentivi per compensare quello che «perdono» in termini di competitività per il contesto politico-territoriale.

Regole e mercato: non solo sicurezza nei controlli su strada Il modello tedesco

Una politica dei controlli per la sicurezza (su strada e nelle stesse aziende) incide sulla riduzione dell'incidentalità, riduce i costi sociali e favorisce un mercato equilibrato, trasparente, competitivo, concorrenziale. In Germania se ne occupa la BAG, un corpo ad alta specializzazione.

di **FRANZ WEBBER**

L SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO con l'abrogazione del titolo III della Legge 298/74 e l'attivazione della Legge delega 32/2005 si è allineato a livello europeo ad una logica di mercato con la fissazione del prezzo determinato dall'incontro domanda-offerta, secondo il principio dell'economia «liberista».

Era necessario in pari tempo fissare regole capaci di creare condizioni di equilibrio per contenere condizioni dominanti sia da parte della domanda che dell'offerta. Infatti al momento dell'approvazione della legge, nella convinzione che il settore dell'autotrasporto in Italia non potesse nell'immediato operare in condizioni di equilibrio, si è introdotto il principio della liberalizzazione «regolata, con l'attivazione di meccanismi di controllo e/o di osservazione, per apportare quegli aggiustamenti ritenuti necessari ad un mercato di servizi affidabile, competitivo e soprattutto capace di operare in sicurezza.

Uno strumento indispensabile, come si diceva poc'anzi, è quello delle politiche dei controlli, tanto che nell'accordo del 17 novembre del 2005 (e in tutti quelli che si sono succeduti) tra associazioni e Governo, viene esplicitamente richiesto un rafforzamento dei controlli. L'orientamento «politico» generale è quello di puntare a potenziare i controlli su strada; la nostra convinzione resta quella anche di facilitare i controlli presso le aziende allo scopo di valutare le condizioni operative degli uomini e dei mezzi per una sicurezza preventiva.

Il principio di una sicurezza preventiva presso le aziende è finalizzato a definire anche gli elementi operativi di una sana e corretta gestione delle risorse e questo per disciplinare anche normativamente la correspon-

sabilità, prevedendo una certificazione delle aziende, ai fini della sicurezza, con l'obiettivo che le aziende che non operano in sicurezza saranno gradualmente allontanate dal mercato.

Operare in sicurezza determina:

- a) un'economia di circa 1.000 euro all'anno del costo del conducente;
- b) una valorizzazione delle aziende certificate sul mercato ai fini della definizione del corrispettivo;
- c) una riduzione dei costi sociali.

Pertanto dal punto di vista dell'economia pubblica, attuare una politica dei controlli per la sicurezza che incida su una riduzione della incidentalità significa ridurre i costi sociali mentre dal punto di vista delle aziende, cioè del finalismo economico dei servizi, operare in sicurezza significa determinare le condizioni di un mercato in equilibrio, trasparente, competitivo, concorrenziale.

I temi dei controlli su strada in Italia sono stati più volte sottolineati, ma non si è mai pervenuti ad una proposta operativa.

Dopo l'esperienza dell'incontro di Berlino, nel quadro della **3ª Campagna per la sicurezza stradale**, pro-

Franz Webber, nato ad Heidelberg nel 1950, laureato in Economia nel 1975, ha lavorato per 15 anni a New York nel sistema bancario e finanziario per il finanziamento delle imprese. Nel 1995 si trasferisce a Singapore dove opera nel settore della logistica. Dal 2000 in Germania si occupa di studi sulle politiche di finanziamento e sull'organizzazione delle imprese di trasporti e logistica.



Un corso di guida per l'ecosostenibilità, il risparmio e la sicurezza stradale

Secondo i dati CNR, guidare attentamente può far risparmiare oltre 900.000 tonnellate annue di CO₂, per un valore di 20 milioni di euro e almeno 270.000 tonnellate equivalenti di petrolio. Per l'automobilista che guida bene la minore spesa di carburante è stata valutata intorno ai 300 euro l'anno, calcolando una percorrenza di 15.000 chilometri. Più rivelante l'applicazione al settore aziendale: le imprese infatti possono diminuire drasticamente i costi di gestione delle flotte.

Un progetto originale

Euromobility (associazione per la formazione di mobility manager) e **Asc** (Automotive Safety Centre, società che gestisce la pista e la scuola di guida sicura di «Quattroruote»), con il contributo della Fondazione Cariplo, hanno ritenuto di far fronte al problema proponendo il progetto **Ecoguida**, prima sperimentazione in Italia di pratiche di guida ecologicamente ed economicamente sostenibili. L'obiettivo del progetto è stimolare, con corsi specifici, la responsabilità individuale sul problema ecologico come fatto culturale e di educazione, oltre che economico.

Il focus è ridurre i dati dei consumi nelle diverse situazioni di marcia per dare evidenza di come lo stile di guida possa influire sui consumi.

Il progetto presentato prevede la definizione della didattica di corsi di guida «ecologica» anche attraverso l'uso di speciali apparecchiature installate sulle vetture impiegate dagli allievi che permettono di monitorare parametri come i consumi medi, le emissioni di anidride carbonica, le velocità medie, i regimi di rotazione dei motori, i consumi istantanei e altri ancora.

Anche per i mezzi pesanti

I corsi includono esercitazioni di guida «stop&go» sia all'interno della pista di Vairano (Pavia) sia su percorsi esterni particolarmente trafficati, nonché test di marcia a velocità costante con diversi supporti al cambio e accelerazioni da 50 a 80 km/h,

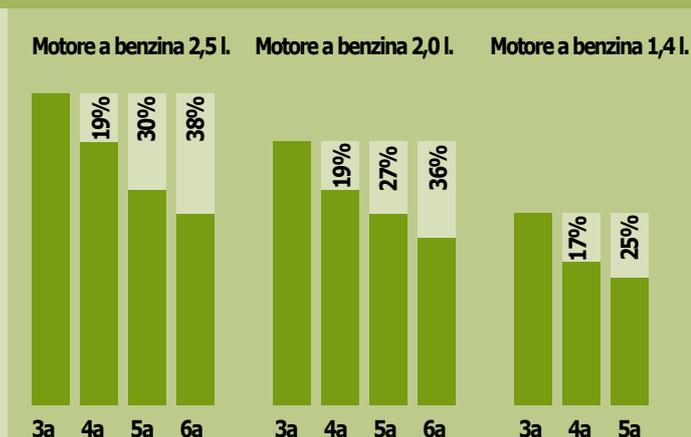
sempre con diversi rapporti del cambio e confronti tra i consumi con diverse pressioni dei pneumatici. I moduli dell'Ecoguida completano anche l'offerta dei corsi di Guida sicura per mezzi pesanti, per rispondere alle esigenze delle aziende dell'autotrasporto in merito alla necessità di una riduzione dei consumi e dei costi di gestione. Gli innovativi corsi per i mezzi pesanti prevedono anche l'utilizzo di un simulatore dotato di sofisticati sistemi di controllo e rilevazione che consentono di testare situazioni ambientali e di pericolo diverse, condizioni meteo e di carico differenti, permettendo agli autisti di migliorare il livello di sicurezza alla guida, diminuendo il tasso di incidentalità, ma soprattutto diminuire la loro propensione al risparmio del carburante.

Le 12 regole dell'Ecoguida

Le regole d'oro dell'Ecoguida, elencate di seguito, sono state illustrate durante la presentazione del progetto Ecoguida:

1. Non scaldare il motore a vettura ferma ma partire subito, guidando a basso regime e con poco gas fino a quando il propulsore avrà raggiunto la normale temperatura d'uso.
2. Passare al più presto alle marce alte compatibilmente con le caratteristiche del percorso e del traffico.
3. Prevenire il comportamento degli altri conducenti, del traffico e dei semafori guardando lontano.
4. Mantenere un'andatura il più possibile regolare.
5. Tenere la distanza di sicurezza dal veicolo che precede.
6. Ridurre la velocità.
7. D'estate impostare il climatizzatore ad una temperatura non troppo bassa e disattivare il condizionatore poco prima di fermarsi: così si consuma meno e si è soggetti ad un minor sbalzo di temperatura uscendo dalla vettura.
8. Limitare l'impiego degli accessori elettrici ad elevato assorbimento di energia, in particolare il ventilatore del climatizzatore.
9. Ridurre il peso del veicolo eliminando i carichi inutili dal bagaglio e dall'abitacolo.
10. Curare la manutenzione: effettuare i tagliandi e controllare una volta all'anno la pressione delle gomme.
11. Mantenere una corretta pressione dei pneumatici.
12. Evitare di caricare il tetto della vettura.

I risparmi con le marce più alte



Paolo Mauri

Paolo Mauri è amministratore delegato di Asc, azienda del Gruppo editoriale Domus che gestisce la pista e i corsi di Guida sicura di Vairano (Pavia).

...il corpo altamente specializzato della BAG è deputato ai controlli dei veicoli commerciali, segnalando le irregolarità rilevate alle forze dell'ordine che hanno il compito di elevare le contravvenzioni...

mossa dal Comitato centrale Albo autotrasportatori e sostenuta da IVECO e Mercedes, abbiamo voluto riportare una esperienza che a nostro avviso anche se diversamente strutturata, va attentamente studiata ed implementata sul territorio nazionale.

I CONTROLLI IN GERMANIA

In generale il sistema dei controlli per quanto riguarda i veicoli commerciali in Germania è definito e attivato sia attraverso il corpo della polizia stradale che opera nei *Länder* e - come in Italia - a livello dipartimentale e/o a scala regionale, che attraverso il corpo speciale della BAG (corpo altamente specializzato deputato alle verifiche ed ai controlli dei veicoli commerciali) opera sul territorio in affiancamento alla polizia.

Il compito è quello di controllare e segnalare le irregolarità rilevate, lasciando alle forze dell'ordine il compito di elevare contravvenzioni.

Quello che va sottolineato è l'articolazione di questo «corpo speciale», in ordine ai compiti assegnati e al lavoro che svolge per i controlli.

I campi di intervento della BAG sono: controlli su strada, sia per il trasporto merci che per il trasporto passeggeri a media-lunga distanza; sulla base dei rilievi effettuati e dei controlli monitorati vengono poi avanzate dallo stesso organismo suggerimenti e proposte di come adeguare il sistema delle regole.

I dati e le informazioni che vengono rilevati sul piano tecnico ed amministrativo per tutte le attività svolte vengono riportati in un data-base e attraverso elaborazioni statistiche vengono forniti al mondo delle imprese dati ed informazioni su tutte le attività sviluppate per i controlli e sui programmi futuri di intervento in modo da raccogliere suggerimenti e/o proposte di modifiche anche sul piano normativo da parte degli stessi operatori.

Alla BAG restano affidati anche i controlli sulle tariffe del traffico delle linee aeree, allo scopo di valutare la presenza di elementi distorsivi delle politiche di mercato.

STRUTTURA ORGANIZZATIVA DELLA BAG

La struttura della BAG fondamentale si articola su 4 divisioni:

- **1ª Divisione:** si occupa degli aspetti giuridico-normativi di settore;
- **2ª Divisione:** assume il ruolo di controllo delle regole per il loro rispetto;
- **3ª Divisione:** è deputata ad organizzare il governo del personale;
- **4ª Divisione:** ha compiti operativi sul piano organizzativo e logistico.

La BAG ha una sede centrale a Colonia ed 11 sedi ope-

rative o «succursali» in tutta la Germania.

Oltre ai controlli tecnico-amministrativi e di qualificazione del veicolo e del conducente vengono trattati anche aspetti che riguardano:

- controlli di *security* riguardanti le merci trasferite con *container*;
- controlli sullo smaltimento dei rifiuti;
- controlli con un «corpo speciale» per incidenti in cui sono coinvolti veicoli di imprese straniere.

I controlli vengono eseguiti utilizzando 300 punti di controllo ben identificati sul territorio. I mezzi utilizzati sono circa 280 e 460 sono i controllori.

Nell'anno 2006 i mezzi controllati sono stati 611.656, di cui contestati 125.186, pari al 20,5%; di questi i mezzi tedeschi controllati sono stati 290.453, di cui contestati 69.743 pari al 24%, mentre i mezzi stranieri controllati sono stati 321.203, di cui contestati 55.443 pari al 17,3%.

Un dato evidente è che il numero dei veicoli controllati sono maggiormente stranieri, mentre quelli contestati sono prevalentemente quelli tedeschi.

Il totale delle infrazioni contestate sono state 183.505 di cui 107.983 per i tedeschi e 75.525 per gli stranieri. Sul totale delle infrazioni registrate 124.752, pari al 68%, hanno riguardato il «guidatore».

Per gli aspetti riguardanti il controllo dei tempi di guida e di riposo e il cronotachigrafo sono stati rilevati 506.909 veicoli controllati di cui 234.021 operatori tedeschi e 272.888 operatori stranieri. Le infrazioni rilevate sono 60.923 per i tempi di guida e di riposo di cui 41.686 operatori tedeschi e 19.067 operatori stranieri. Per il cronotachigrafo sono state rilevate 59.917 infrazioni di cui 32.088 tedeschi e 27.829 stranieri.

Il sistema dei controlli, in alcuni casi, come quello riguardante il controllo della merce trasportata, ha fatto registrare operazioni di accertamento e controlli che hanno comportato il fermo del veicolo e della merce anche per più giorni con il risultato che quando non è stato riscontrato alcun rilievo il conducente del veicolo è stato indennizzato per la giornata e/o giornate di fermo del veicolo.

LA SITUAZIONE IN ITALIA

Questa esemplificazione è solo per dare un profilo della organizzazione e specializzazione del corpo di affiancamento alla Polizia stradale. In Italia va attentamente studiata la possibilità di rafforzare il ruolo soprattutto delle pattuglie miste che già operano sul territorio, o di creare, come in Germania, un corpo specialistico intensificando progetti e programmi di formazione come quelli finanziati dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica ed il Comitato



Regole e mercato: non solo sicurezza nei controlli su strada. Il modello tedesco



Controlli sui veicoli commerciali con CMR in Italia (oltre 3,5 tonn.) - Periodo Gennaio-Giugno 2008

	Controlli Amministrativi			Controlli Tecnici			
	Veicoli Controllati	Regolari	Irregolari	Regolari	Irregolari	Irregolarità	
						Lievi	Gravi
NAZIONALI	9.054	8.585	469	5.196	3.858	1.970	1.888
% sul totale dei controlli		94,8	5,2	57,4	42,6	21,8	20,9
% sul totale delle irregolarità						51,1	48,9
COMUNITARI	2.110	1.998	112	1.457	653	399	254
% sul totale dei controlli		94,7	5,3	69,1	30,9	18,9	12,0
% sul totale delle irregolarità						61,1	38,9
EXTRACOMUNITARI	409	396	13	247	162	83	79
% sul totale dei controlli		96,8	3,2	60,4	39,6	20,3	19,3
% sul totale delle irregolarità						51,2	48,8
TOTALE	11.573	10.979	594	6.900	4.673	2.452	2.221
% sul totale dei controlli		94,9	5,1	59,6	40,4	21,2	19,2
% sul totale delle irregolarità						52,5	47,5

Fonte: Ministero dei Trasporti

centrale dell'Albo, con la distribuzione di circa 50 moduli formativi per un totale di 1.500 partecipanti. Un altro aspetto rilevante è quello di un'analisi puntuale dei controlli afferenti sul territorio italiano allo scopo di valutare attentamente, attraverso elementi di confronto, la migliore ipotesi possibile per governare la sicurezza e la regolazione dei servizi di trasporto merci.

In Italia nell'anno 2007 sono stati accertati dalla Polizia stradale **652.820 infrazioni**, di cui 624.224 a carico degli italiani contro 28.500 circa tra comunitari

ed extracomunitari.

Le infrazioni registrate, quali violazioni della normativa sull'autotrasporto (L. 298/74) commesse da vettori italiani sono risultate 787, rilevate a veicoli immatricolati con licenza conto proprio; 293 veicoli con autorizzazione di conto terzi; 399 veicoli privi di riscontro del ministero dei Trasporti.

Per i tempi di guida e di riposo le infrazioni accertate nel 2007 sono risultate **2.195**, di cui **1.821** a carico dei comunitari e **374** a carico di extracomunitari.

I dati forniti dalla Polizia stradale sui controlli per l'anno 2007 sono la più autorevole fonte. Ci siamo limitati ad analizzare due elementi di fondo:

- 1) le violazioni alle normative in relazione alle licenze autorizzative del servizio (che fanno registrare una quota elevatissima del conto proprio);
- 2) le infrazioni elevate, la numerosità dei veicoli controllati (in cui quelli stranieri sono di gran lunga inferiori a quelli italiani).

Sono questi due elementi che portano ad una riflessione attenta sulla regolazione dei servizi dell'autotrasporto con tutti gli effetti che riguardano: **Abusivismo-Sicurezza-Prezzi dei servizi**.

Indubbiamente un mercato «non regolare» falsa notevolmente i dati del settore dell'autotrasporto, con il risultato che si continuano a fare analisi generaliste, poco approfondite, criminalizzando un settore, quello professionale, che allo stato attuale è l'unico vero volano dell'economia del Paese per la mobilità delle merci. (Fonte: Centro elettronico Polizia stradale e ministero dei Trasporti - 26 Marzo 2008) ■

Controlli sui tempi di guida e di riposo (2007)

Totale veicoli soggetti a controllo	848.175
Controlli minimi da garantire (1% delle giornate lavorative)	1.653.941
Totale controlli effettuati (2,2% delle giornate lavorative)	3.643.025
Controlli da effettuare su strada (15% dei controlli minimi da garantire)	248.091
Controlli effettuati su strada (166% dei controlli minimi da garantire)	2.760.781
Controlli da effettuare presso le imprese (25% dei controlli minimi da garantire)	413.485
Controlli effettuati presso le imprese (53% dei controlli minimi da garantire)	882.244

Fonte: Ministero dei Trasporti

Franz Webber
giordanoeditore@giordanoassociati.com

abbiamo letto...

ROCCO GIORDANO

La liberalizzazione del trasporto pubblico locale tra regole e mercato

Giordano Editore, pagg. 152, 25 €

Il volume «La liberalizzazione del trasporto pubblico locale tra regole e mercato» nel titolo pone uno spettro di riflessioni che rispecchia il percorso che nel corso degli anni il settore si è trovato a seguire. Percorso molto spesso accidentato perché regole non semplici sono riuscite a rendere complicate le condizioni affinché le aziende potessero operare in una logica di mercato.

Il primo punto da sottolineare è che le regole sono state sempre attuate da politiche congiunturali che hanno trovato la loro collocazione sul piano finanziario attraverso la Legge finanziaria dello Stato e questo sempre accompagnato da norme transitorie.



Due sono stati i passaggi chiave di regolamentazione del settore.

La Legge 151/1981 che è incentrata sugli articoli 6 e 9: vale a dire il costo standard per le aziende (l'articolo 6) e la costituzione del Fondo nazionale per l'esercizio e gli investimenti (l'articolo 9). Erano questi due paletti che definivano la centralizzazione del settore con l'obiettivo di una regolamentazione. Successivamente con il Decreto legislativo 422/1997 si sono inseriti altri due capisaldi: la delega «piena» alle Regioni e il Contratto di servizio.

Ma tutti i capisaldi faticosamente costruiti negli anni sono tutti franati per un motivo molto semplice: il trasporto pubblico locale è stato sempre considerato, sotto l'aspetto politico, come un servizio pubblico «sociale»!



L'Autore ripercorre tutte le tappe dal 1981 fino al 2006, avendo l'accortezza di richiamare i modelli di regolazione di altri Paesi europei, specificando

le aree di regolazione dei diversi Paesi nelle forme di: competizione nel mercato; competizione per il mercato; regolazione di monopoli.



Il lavoro si completa con il richiamo ad un testo unificato elaborato e non approvato, che aveva raggiunto una «intesa» capace di superare un vuoto legislativo. L'Autore, nel corso degli anni, ha approfondito gli aspetti di ordine aziendale e va ricordato lo studio elaborato sulle aziende per conto del FORMEZ negli anni '90, quando si iniziava a spostare l'attenzione dalla rete di servizio alle aziende. Fu un momento di notevole confronto anche tra gli addetti ai lavori. Gli ingegneri e gli economisti dei trasporti iniziarono a «coniugare» le loro conoscenze con gli standard di economia delle imprese e seguire un percorso nuovo per il settore.



Di questa novazione sono stato testimone e autore, quando con i professori Mario Del Visco e Gaetano Golinelli si gettò la pietra miliare della nuova lettura dei servizi di trasporto pubblico. Giordano, che di questo percorso è stato osservatore ed attore, in questo lavoro trasforma la focalizzazione sulle aziende, ma individua con acutezza i limiti del sistema delle regole fino ad ora messo a punto che, invece, in questo come in altri «servizi» è elemento fondamentale di qualsiasi regolamentazione.

Paolo Stampacchia
Ordinario di Economia e Gestione delle Imprese
Università degli studi di Napoli «Federico II»





Teleskill[®]

challenging distances net

Teleskill Italia è una società di ingegneria informatica dedicata allo sviluppo tecnologico di soluzioni, prodotti e servizi per il *knowledge sharing* in ambiente di rete.

Dal 1999 è attiva in Italia nel settore dell'aggiornamento professionale e della didattica a distanza adottando avanzate strumentazioni, metodologie e tecniche per l'*e-learning*.

Dispone di una piattaforma di *e-learning* certificata SCORM (*Teleskill Learning Community*) e di prodotti applicativi Teleskill Live.

Teleskill Italia si avvale anche del contributo formativo e del supporto metodologico di importanti centri scientifici e di ricerca operanti nei diversi campi dell'educazione universitaria e professionale (SCPD-Stanford University, ISTUD-Istituto Studi Direzionale, Parco Scientifico Biomedico «S. Raffaele», Università Roma Tre-Scienze della Formazione, Università Napoli 2-Dipartimento di Psicologia...) e di una rete di *partnership* di eccellenza che opera nel settore della formazione a distanza in Italia (*Wolters Kluwer, Garamond Editore, Docebo*).

Il DPEF 2009-2013 rilancia il Piano della Logistica

Nell'allegato al Documento di programmazione per il prossimo quinquennio, non solo sono riprese le piattaforme indicate nel Piano della Logistica 2006, ma emerge anche la consapevolezza che l'efficienza del trasporto e della logistica è condizione per una crescita economica stabile.

di **LUCA ROCCO**

L MOMENTO STORICO CHE STIAMO vivendo è caratterizzato da sistemi economici fortemente interdipendenti grazie al rinnovato ruolo dei settori dei trasporti e della logistica, attore quest'ultimo che sconta una congiuntura negativa dovuta sia all'impennata dei prezzi del petrolio (+650% negli ultimi cinque anni!) sia per la difficoltà ad organizzare sistemi operativi più complessi.

All'interno di questo difficile scenario internazionale si colloca la particolare situazione dell'Italia che sconta, tra l'altro, uno stato critico della finanza pubblica a causa del suo altissimo indebitamento (+104% rispetto al PIL nel 2007) nonché un sistema di trasporti e logistica che ha un differenziale negativo, rispetto agli altri principali Paesi occidentali, in termini di incidenza sul fatturato dei settori produttivi. In estrema sintesi, l'Italia si trova a dover competere in mercati con disponibilità sempre più ristrette, rendendo la competizione ancor più agguerrita, e per di più con forti *handicap* sulle spalle.

Gli elementi di questo quadro, però, non sono tutti una novità, anzi molte di queste criticità sono ben note da tempo.

Infatti, specialmente i problemi del trasporto e della logistica sono ampiamente conosciuti dalle forze produttive del Paese, tanto che è stata una necessità condivisa quella che ha portato il 1° luglio 2005 alla stipula del «Patto per la Logistica - un accordo di settore per la competitività del sistema Paese».

Il **Patto per la Logistica**, oltre che dal presidente del Consiglio, è stato siglato da: Confindustria, Confcommercio, AISCAT, ANAS, Ferrovie dello Stato, Assoaereo, Confitarma, RAM, Confagricoltura, Con-

artigianato, CNA, Confcooperative, Legacoop, Confesercenti, Assoporti, Confetra e Confrtrasporto; questo a dimostrazione dell'ampia approvazione circa l'importanza dei problemi del trasporto e della logistica e dell'urgenza di risolverli per il bene di tutta la nostra economia.

Giusto un dato per dare la dimensione del fenomeno. La produzione industriale italiana, nel 2007, è stata pari a 903,8 miliardi di euro e l'incidenza del trasporto e della logistica su tale valore è del 20÷22%, cioè circa 186 miliardi di euro. Pertanto, un intervento che ridimensionasse anche di un solo punto percentuale l'incidenza del costo del trasporto e della logistica equivarrebbe ad un risparmio annuo di circa 10 miliardi di euro.

Conseguenza diretta dell'accordo di settore denominato Patto per la Logistica è stata la redazione del **Piano della Logistica - un programma di settore per la competitività del sistema Paese**, approvato dal CIPE il 22 marzo 2006.

Attore fondamentale per la formazione e poi la de-

Luca Rocco, nato a Roma nel 1969, si è laureato in Ingegneria civile, indirizzo Trasporti, presso l'Università degli studi di Roma «La Sapienza». Nella stessa università, presso la facoltà di Scienze politiche, si è specializzato in Economia e Politica dei Trasporti. Dal 1990 lavora presso il ministero dei Trasporti dove si è occupato di questioni relative a tecnica dei veicoli industriali, affari internazionali, autotrasporto merci e logistica.

Il Dpef 2009-2013

rilancia il Piano per la logistica



finizione sia del Patto che del Piano della Logistica, nonché della legge n. 32/2005 di liberalizzazione tariffaria del mercato dell'autotrasporto, è stato un nuovo organismo *ad hoc*: la **Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica**.

Questo organismo - istituito con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 6 febbraio 2003, n. 2284/TT, che ha assunto valenza legislativa con il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284 - ha la peculiarità di far convergere in un'unica sede istituzionale sia la rappresentanza del mondo della domanda e dell'offerta di trasporto e logistica, sia la rappresentanza dei ministeri coinvolti nelle tematiche di questo specifico settore.

Proprio per questa funzione di coordinamento ad alto livello forse sarebbe stato più opportuno che il legislatore avesse previsto che la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica fosse incardinata presso la presidenza del Consiglio dei ministri.

Comunque, l'attività ed il ruolo della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica non si è limitata alla redazione di documenti, pur importanti, quali il

Patto ed il Piano della Logistica ma ha anche contribuito a finanziare, pur con le sue limitate risorse, particolari protocolli d'intesa con idonee istituzioni locali per la definizione di progetti pilota per specifiche filiere.

Seguendo la *ratio* di analizzare i particolari problemi laddove questi hanno un peso importante in conseguenza della locale realtà socio-economica ed a seguito di elaborazioni condotte da specifici Gruppi di lavoro, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ha finanziato, per un ammontare totale di 950.000 euro, i seguenti protocolli d'intesa:

- con la Regione Veneto per un progetto pilota sulla filiera delle **merci pericolose**;
- con la Regione Marche per un progetto pilota sulla filiera della **reverse logistic**;
- con la Regione Campania e la Regione Sicilia per progetti pilota sulla filiera dei **prodotti agroalimentari**;
- con il Comune di Latina per un progetto pilota sulla filiera dei **prodotti farmaceutici**;
- con il Comune di Milano per un progetto pilota sulla **distribuzione urbana delle merci**.

Ovviamente, per coerenza, il prossimo impegno della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica dovrà essere quello di incentivare l'implementazione delle conclusioni raggiunte con i progetti pilota ma, soprattutto, la diffusione dei risultati ottenuti anche alle altre realtà interessate da problemi analoghi.

Benché il Piano della Logistica sia stato citato anche dalle «Linee guida del Piano generale della Mobilità» rilasciate nell'ottobre 2007, è solo con il «Programma delle infrastrutture strategiche» (allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013, trasmesso dal Governo al Parlamento in data 1° luglio 2008) che questo programma di settore per la competitività del sistema Paese viene concretamente rilanciato.

Infatti, nell'allegato DPEF 2009-2013 vengono riprese le piattaforme logistiche, già indicate nel Piano della Logistica, quali elementi di base per la messa a sistema delle attività intermodali al fine di costituire realtà territoriali integrate. In particolare, sono stati individuate:

- la **Piattaforma logistica del Nord Ovest** costituita dal sistema portuale ligure Genova, La Spezia, Savona, con la retroportualità di Rivalta Scrivia e Alessandria e le strutture intermodali di Novara ed Orbassano strettamente integrate con il nodo ferroviario di Mortara e le piattaforme logistiche di Piacenza Pavia e l'*hub* aeroportuale di Malpensa;

Il Piano della Logistica

Il Piano nazionale della Logistica, approvato dal Cipe il 22 marzo 2006 è stato elaborato, in due anni, nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, da un gruppo di esperti: Andrea Boitani, Fabrizio Dallari, Rocco Giordano, Ercole Incalza, Lorenzo Necci, Lanfranco Senn e Stefano Zunarelli.

Il documento individua, settore per settore e nel contesto europeo, le priorità della logistica italiana, delineando i nodi di criticità, le risorse a disposizione e gli interventi più opportuni da attuare, attraverso la definizione di filiere lungo le quali sviluppare la sperimentazione del Piano.

Particolare attenzione viene dedicata nel documento alla necessità di colmare il gap infrastrutturale, all'handicap alpino, alla situazione dell'autotrasporto merci nazionale, che assorbe gran parte delle conclusioni, dedicate alle misure di policy da attuare, tese a favorire la crescita dimensionale delle imprese, riequilibrare la competitività delle aziende italiane, rinnovare il parco veicolare. Ma anche a riequilibrare il traffico in termini di efficienza modale e de-regolamentare e/o de-legificare un sistema troppo frenato da variabili burocratiche.

...il DPEF assume una duplice valenza, sia in termini di programma di inizio legislatura, sia come elemento cardine di una manovra finanziaria anticipata affinché alcuni effetti positivi sui conti pubblici si possano realizzare prima della fine dell'anno...

- la **Piattaforma logistica territoriale del Nord Est** formata dai sistemi portuali di Trieste, di Venezia e la sua retroportualità, integrati ai nodi intermodali di Verona e Padova con la piattaforma ferroviaria di Cervignano;
- la **Piattaforma logistica tirrenico adriatica nord** composta dai nodi di Livorno, Prato, Parma, Bologna ed il porto di Ravenna;
- la **Piattaforma logistica tirrenico adriatica centrale** costituita dal porto e dal retro porto di Civitavecchia, dall'*hub* aeroportuale ed interportuale di Fiumicino, dai nodi intermodali di Orte, Jesi ed Ancona;
- la **Piattaforma logistica tirrenico sud** formata dalla piattaforma ferroviaria di Marciianise e dai nodi di Nola, dai porti di Napoli e Salerno e Gioia Tauro;
- la **Piattaforma logistica adriatica sud** composta dal nodo di Pescara, dal nodo ferroviario e portuale di Bari e dagli *hub* di Brindisi e di Taranto;
- la **Piattaforma logistica del Mediterraneo sud** al cui interno sono presenti il porto di Palermo, gli *hub* di Catania e di Cagliari.

In considerazione del ruolo della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica in tema di trasporti e logistica, è importante evidenziare anche un altro passaggio dell'allegato al DPEF 2009-2013 ovvero il capitolo relativo ad «una nuova politica della città e della casa» dove, affrontando la questione dell'attuazione di una politica energetica, cita l'opportunità che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, con il supporto dell'ANAS e delle società concessionarie di reti autostradali, istituisse un apposito «portale» per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.

È utile aggiungere, inoltre, che anche il **Protocollo d'intesa** tra il Governo e le associazioni di categoria delle imprese di autotrasporto, siglato il 25 giugno 2008, prevede che l'**Osservatorio sulle attività di autotrasporto**, che è un organismo della Consulta, debba determinare il costo del gasolio ed i costi di esercizio delle imprese di autotrasporto di cose per conto terzi; costi che saranno il riferimento per l'adeguamento del corrispettivo dovuto per le prestazioni di autotrasporto.

Insomma, per la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica si delinea sempre più un ruolo attivo finalizzato ad incidere sul funzionamento di questo specifico mercato.

In conclusione sembra che, finalmente, sia maturata

nei fatti la consapevolezza diffusa che l'efficienza del trasporto e della logistica non è solo una condizione per la crescita economica ma è la condizione perché questa crescita sia stabile e che può fungere anche da valido ammortizzatore per i periodi di crisi.

Il fatto che, in una situazione di quadro economico fortemente critico, il Documento di programmazione economico-finanziaria assume una duplice valenza - sia in termini di programma di inizio legislatura sia come elemento cardine di una manovra finanziaria anticipata affinché alcuni effetti positivi sui conti pubblici si possano realizzare prima della fine dell'anno - rende particolarmente rilevante il valore delle conclusioni del suo allegato che sono: «Il Piano della Logistica, il Patto della Logistica sono strumenti e modalità essenziali per uscire da uno stato preoccupante per l'intero comparto». ■

Luca Rocco
luca.rocco@tin.it

Il Patto della Logistica

Firmato nella Sala verde di palazzo Chigi il 1° luglio 2005, dall'allora presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, e dai massimi dirigenti del mondo economico e produttivo, il Patto della Logistica è soprattutto un impegno collettivo all'attuazione di una serie di interventi «prioritari», diretta conseguenza del Piano nazionale della Logistica e scrupolosamente elencati settore per settore:

1. autotrasporto,
2. sistema ferroviario,
3. combinato terrestre,
4. combinato marittimo,
5. cargo aereo,
6. logistica urbana (anche a fini ambientali),
7. Ottimizzazione delle attività logistiche.

Il documento, tuttavia, non si limita ad elencare gli interventi, ma individua anche lo strumento per l'attuazione del Patto in un «braccio operativo» da allocare nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, dove concentrare quelle che sono definite le due «garanzie operative» necessarie: un «forte coordinamento operativo» tra i soggetti coinvolti nella firma del Patto e un «monitoraggio costante» dello stato di attuazione del programma, ma anche della riorganizzazione del settore.

Prima pagina

Quote di comparto gennaio-agosto 2008

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Tot
% sul totale dei titoli									
TRASPORTI	3,7	5,6	10,9	8,5	4,4	6,3	5,3	7,5	6,5
% sui titoli dei trasporti									
Aereo	32,8	37,8	52,2	66,7	35,1	18,2	24,6	43,3	41,1
Marittimo	9,4	8,9	3,3	0,7	0,0	0,0	3,5	1,9	2,9
Ferroviario	6,3	8,9	3,3	3,3	6,5	9,8	5,3	8,9	6,3
Stradale	51,6	44,4	41,3	29,3	58,4	72,0	66,7	45,9	49,7

Nota metodologica

La ricerca si basa sulle prime pagine dei cinque più diffusi quotidiani italiani, per le uscite dal lunedì al sabato, dal 1° gennaio al 31 luglio 2008. Dal mese di agosto sono registrate anche le uscite domenicali.

LA RILEVAZIONE DEI PRIMI OTTO MESI 2008

La sicurezza che viene «dopo»

Superata la fase elettorale - che come abbiamo visto nella precedente rilevazione è stata segnata da un forte incremento di interesse per il trasporto aereo, legato al dibattito sulla questione Alitalia - i temi del trasporto stradale sono tornati a prevalere sulle prime pagine dei giornali. Ma l'ultima fase del secondo quadrimestre ha riportato in evidenza la vertenza della compagnia di bandiera nazionale, riportando il trasporto aereo su quote superiori al 40%.

ALITALIA E PETROLIO

C'è, peraltro, da precisare che sulle percentuali registrate dal trasporto su strada incidono fortemente gli incrementi del prezzo del petrolio e della benzina (40,9% del trasporto stradale), ma anche la crisi del mercato automobilistico e le operazioni societarie del comparto (16,2%), nonché - soprattutto - le voci *Traffico* e *Sicurezza*, legati alla mobilità estiva (18,0%). Nonostante l'interesse oggettivo di temi come quelli citati, complessivamente nei primi otto mesi del 2008 meno di mille titoli su 14.893 (per ciascuno sono stati considerati anche occhielli e sommari) sono stati dedicati ai trasporti, pari solo al **6,5%**.

Fra le modalità, confermano il ruolo di Cenerentole il **marittimo** (2,9%) e il **ferroviario** (6,3), le cui presenze sono, peraltro, dovute per un terzo alla maggiore attenzione ai temi economici de «Il Sole 24 Ore». Percentuali che, per inciso, scendono rispettivamente allo 0,19 e allo 0,41 del totale dei titoli.

Anche il 41,1% del **trasporto aereo** crolla al 2,67, se rapportato alla titolazione totale, mentre il 49,7% del **trasporto stradale** scende al 3,24% del totale. All'interno di quest'ultimo, si è detto della prevalenza dei temi legati al petrolio e alla produzione automobilistica, ma anche in questo caso tale maggiore presenza va attribuita rispettivamente per un terzo e, addirittura, per due terzi alla diversa attenzione del quotidiano economico.

LA MOBILITÀ ESTIVA

Quanto ai temi legati alla mobilità, è significativo l'incremento della voce *Sicurezza* nel mese di agosto, balzata al 47,2% del comparto, a causa soprattutto degli incidenti stradali lungo le strade degli esodi. Ben 24 dei 37 titoli di agosto compresi sotto la voce *Sicurezza* riguardano, infatti, la cronaca di sinistri: 11 di questi, in particolare, riferiscono di tre incidenti nei quali sono coinvolti dei Tir. Questi in un caso (intervista al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, a «Il Messaggero») vengono definiti sbrigativamente «killer». Un solo articolo (dello stesso quotidiano) si occupa di analizzare i problemi dell'autotrasporto, attraverso un viaggio-inchiesta a bordo di un veicolo pesante. C'è da aggiungere che la quota raggiunta dalla voce *Autotrasporto* risente non degli incidenti di agosto (compresi nella voce *Sicurezza*), ma della tragedia di Molfetta (quattro vittime a marzo per le esalazioni di un'autocisterna), non ascrivibile alla sicurezza stradale, ma comunque evento di cronaca.

Una sola citazione invece per la vertenza e la minaccia di fermo di fine giugno, segno evidente che l'attenzione al trasporto merci è più sul versante della cronaca (*post*) che su quello dell'analisi di problemi (*ante*). Totalmente assente, nell'intero quadrimestre, la voce *Logistica*. ■

Rilevazione gennaio-agosto 2008

	S24	CdS	Sta	Rep	Mes	TOT
Tot. citazioni	352	134	144	176	163	969
Aereo	143	64	50	75	66	368
Marittimo	10	4	5	6	3	28
Ferroviario	19	9	18	10	5	61
Stradale	180	57	71	85	89	482
Petrolio	74	30	26	32	35	197
Automobile	53	2	10	11	2	78
Sicurezza	5	11	18	19	34	87
Traffico	17	3	7	10	8	45
Strade	16	4	3	3	2	28
Ambiente	5	2	2	3	1	13
TPL	2	0	0	3	1	6
Autotrasporto	2	4	5	4	6	21
Logistica	6	1	0	0	0	7

Infrastrutture, livelli di mobilità e scenari futuri (seconda parte)

Dopo aver individuato le modalità di indagine e analizzato i casi territoriali, questa seconda parte dell'articolo fornisce le valutazioni conseguenti sugli scenari alternativi di infrastrutturazione capaci di coniugare lo sviluppo del territorio e delle reti.

di **ALBERTO FRONDAROLI** e **PIER FRANCO TREGLIA**

CASO TERRITORIALE 1. PIEMONTE E LIGURIA

La nuova chiave di lettura dell'economia dell'area è da valutare nella logica che:

- il confine economico diventa sempre più una variabile dipendente dal sistema infrastrutturale, considerando le barriere fisiche che caratterizzano i confini interni tra Liguria e Piemonte e quest'ultimo sul versante francese e quello svizzero;
- quello ligure e quello piemontese per formare la macroarea del Nord-Ovest, unitamente alla Regione Lombardia;
- la sfida della competitività dell'area va reimpo-

stata in una dimensione globale, poggiando sul sistema ligure e potenziamento degli assi trasversali.

LE CRITICITÀ DA SUPERARE

- L'area del Nord-Ovest interscambia con il centro Europa il 70% dei flussi economici.
- Lo scenario di sviluppo del traffico merci di scambio con gli altri Paesi europei impegnerà sempre più i valichi alpini sottoposti a vincoli di capacità fisica ed ambientali.
- L'asse del corridoio 5 e il terzo valico sono scelte strategiche e non congiunturali.



1. PIEMONTE E LIGURIA. INDICATORI E VALUTAZIONI PER I DIVERSI SCENARI

SCENARIO	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
Attuale	6.085.569	97.805	37.607.454	597.411	62,22	0,23
A	7.724.762	141.043	48.169.938	891.341	54,77	0,30
B	7.847.093	131.749	50.297.277	852.794	59,56	0,25
C1	8.459.455	148.796	54.501.477	972.629	56,85	0,27
C2	8.206.719	142.940	53.997.075	942.951	57,41	0,25

Confronto Scenario A/Scenario B

VARIAZIONE	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
val. ass.	122.331	-9.295	2.127.339	-38.547	4,79	-0,05
%	1,58%	-6,59%	4,42%	-4,32%	8,75%	-17,90%



I RISULTATI

SCENARIO A (2015) VS SCENARIO ATTUALE (2004)

INDICATORI DI TRAFFICO

- I veicoli/km, per il traffico merci, si incrementano del 26,9%.
- I veicoli/ora aumentano solo del 4,4% con un incremento del livello di congestione di circa il 28%.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

Questo indicatore peggiora per tutte le Province Nord Ovest. In maggior misura per **Savona** (-11,95%); seguita da **Imperia** (-10,16%) e **Genova** (-7,37%).

SCENARIO B (2015) VS SCENARIO A (2015)

INDICATORI DI TRAFFICO

Nonostante un incremento dell'offerta stradale nello scenario B si registra un modesto incremento di veicoli/km (+1,6%).

In questo caso la diminuzione dei veicoli/ora (-6,6%) non risulta elevata.

Complessivamente si ottiene comunque un incremento della velocità media (+8,75%) che nello scenario B resta comunque più bassa della velocità che si ha nella situazione attuale.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ GEOMETRICA

Nello **scenario A** l'indice di collettività geometrica si attesta intorno ai valori 0,7-0,8 per tutte le Province ad esclusione della Provincia di **Savona** per

la quale l'indice vale 0,93, il che sta a significare che la distanza sulla rete è in media superiore del 35% rispetto alla distanza minima possibile, mentre per la Provincia di **Sondrio** l'incremento di distanza rispetto ad una completa connettività è solo del 10%.

Nello **scenario B** gli interventi migliorano di poco la connettività tra le Province del Piemonte e della Liguria, l'unico incremento apprezzabile lo ottiene la Provincia di **Cuneo** (+9,8%).

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

Il secondo indice di connettività è tra 0,6 e 0,7.

In questo caso gli interventi producono un generale miglioramento della connettività, con un +17% per **Savona**, +11% per Verbania. Per le altre Province l'incremento è sempre sotto al 10%.

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ

Gli incrementi non si mostrano molto elevati. La Provincia che registra il più elevato miglioramento è quello di **Savona** +11,5% seguita da **Genova** +10,0%.

Meno consistenti risultano i miglioramenti delle altre Province, in particolare **Novara** registra un breve peggioramento dell'indice di accessibilità.

RISULTATI

Scenario A. Il valore del maggior tempo totale speso dagli utenti passeggeri e merci è di 10.034 milioni di euro anno.

Scenario B. Il decremento del valore tempo, anche in presenza di un aumento dei veicoli/km rispetto allo scenario A, è di 484 milioni di euro anno.

COSTI ESTERNI (mln euro/anno)

SCENARIO	INCIDENTI	RUMORE	INQUINAMENTO
A	1.113	311	1.508
B	1.156	320	1.544

INFRASTRUTTURE, POLITICHE TERRITORIALI, AMBIENTE, SICUREZZA

La realizzazione di un sistema infrastrutturale, migliorando le accessibilità del territorio, le connessioni delle reti, determina un contenimento anche dei costi sociali, infatti, pur in presenza di veicoli/km sulle reti, i costi sociali restano quasi invariati. Alle politiche infrastrutturali occorre accompagnare pertanto politiche territoriali e di prevenzione dell'incidentalità e dell'ambiente.

Alberto Frondaroli è laureato in Fisica.

Dal 1973 si occupa di analisi della mobilità dei passeggeri e delle merci, di modelli per la pianificazione del trasporto e per l'analisi del trasporto di merci, di sviluppo di sistemi di controllo del traffico urbano, di modelli econometrici e di analisi di segmenti industriali d'interesse per il settore dei trasporti nel quadro macro-economico nazionale.

La sua esperienza è maturata all'interno del Gruppo FIAT, prima presso la Direzione centrale del Centro ricerche FIAT (CRF), poi al Centro studi sistemi di trasporto (CSST), dove dal 1987 al 2007 ha potuto seguire e coordinare numerosi progetti di pianificazione di sistemi di trasporto a scala nazionale ed internazionale.

*...Piemonte e Liguria.
La realizzazione di un sistema infrastrutturale,
migliorando le accessibilità del territorio,
determina anche un contenimento dei costi sociali...*

CASO TERRITORIALE 2. LOMBARDIA

IL CONTESTO

DIRETTRICI DI TRASPORTO E TERRITORIALI

La Lombardia con le direttrici longitudinali e trasversali per i traffici internazionali Nord-Sud ed Est-Ovest assolve una funzione cerniera che impatta su una varietà di sistemi locali.

La mobilità si caratterizza fundamentalmente per:

- pendolarità quotidiana per studio e lavoro
- movimenti di consumo verso grandi attrattori tradizionali e nuove centralità
- flussi di merci in transito
- flussi di merci destinate al mercato locale.

2. LOMBARDIA. INDICATORI E VALUTAZIONI PER I DIVERSI SCENARI

SCENARIO	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
Attuale	7.653.770	130.338	21.495.203	418.293	58,72	0,24
A	9.708.236	247.388	28.302.394	885.883	39,24	0,31
B	11.321.737	208.212	35.135.833	664.794	54,38	0,22
C1	12.194.809	210.252	38.384.285	679.712	58,00	0,24
C2	12.279.838	204.646	39.526.793	644.956	60,01	0,23

Confronto Scenario A/Scenario B

VARIAZIONE	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
val. ass.	1.613.501	-39.177	6.833.439	-221.089	15,13	-0,09
%	16,62%	-15,84%	24,14%	-24,96%	38,56%	-28,43%

I RISULTATI

SCENARIO A (2015) VS SCENARIO ATTUALE (2004)

INDICATORI DI TRAFFICO

L'incremento di domanda tra il 2004 e il 2015 produce un peggioramento di tutti gli indicatori di traffico.

I veicoli/km, per il traffico merci, si incrementano del 26,8% con un tasso superiore a quello della domanda.

Tutto ciò è dovuto al fatto che i fenomeni di congestione rendono convenienti percorsi più lunghi in quanto meno congestionati.

Infatti i veicoli/ora aumentano di circa il 90% con un incremento del livello di congestione di circa il 30%.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

L'incremento dei livelli di congestione dovuti all'aumento di domanda fanno peggiorare la connettività per tutte le Province lombarde. In maggior misura per la Provincia di **Brescia** (-18,44%), seguita da **Mantova** (-11,7%) e (-10,8%).

SCENARIO B (2015) VS SCENARIO A (2015)

INDICATORI DI TRAFFICO

Nonostante un notevole incremento dell'offerta stradale nello scenario B si registra un incremento di veicoli/km (+16,6%).

Pier Franco Treglia, laureato in Ingegneria Civile Trasporti presso l'Università di Roma, per 30 anni ha lavorato presso Autostrade. Nel 1999 ha fondato la Iso 2000 Ingegneria sociale srl in cui ricopre l'incarico di presidente-amministratore unico.
Responsabile scientifico di ricerche CNR, nell'ambito di Autostrade (PFT1) e del Centro studi e ricerche AITT (PFT2), dal 1988 al 1992 è stato vice presidente AITT (Associazione italiana per l'Ingegneria del traffico e dei trasporti), dal 1992 al 1996 Direttore generale del Centro studi e ricerche dell'AITT e dal 1996 al 1999 presidente AITT-Sezione Lazio.



Infrastrutture, livelli di mobilità e scenari futuri (seconda parte)



Questo risultato è dovuto al fatto che i nuovi interventi introducono, per alcune importanti relazioni, percorsi alternativi più lunghi ma meno congestionati e quindi più brevi in termini di tempo di percorrenza.

Questo fenomeno è confermato dalla sostanziale diminuzione dei veicoli/ora (-15,8%).

Complessivamente si ottiene comunque un incremento significativo della velocità media (+ 38,6%) che nello scenario B resta comunque più bassa della velocità che si ha nella situazione attuale.

INDICATORE DI CONNETTIVITÀ GEOMETRICA

L'indicatore di connettività geometrica può assumere valori compresi tra 0 e 1:

- =0 zone completamente sconnesse;
- =1 zone completamente connesse.

Nello **Scenario A** l'indice di connettività geometrica si attesta intorno al valore 0,7 per tutte le Province ad esclusione di **Sondrio** per la quale l'indice vale 0,57.

Il che sta a significare che la distanza sulla rete è in media superiore del 42% rispetto alla distanza minima possibile.

Mentre per la Provincia di **Sondrio** l'incremento di distanza dovuto alla scarsa connettività della rete vale il doppio.

Nello **Scenario B** gli interventi non migliorano sostanzialmente la connettività tra le Province lombarde.

L'unico incremento apprezzabile lo ottiene la Provincia di **Mantova** (+10%).

INDICATORE DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

La situazione peggiora se si considera il secondo indice, che tiene conto dei fenomeni di congestione. Tale indice oscilla tra i valori 0,5-0,6.

Quando si tiene conto dei fenomeni di congestione gli interventi producono un consistente miglioramento della connettività, con un +66% nel caso di **Brescia**, segue **Mantova** +26%, per le altre Province l'incremento si aggira intorno al 10%.

INDICATORE DI ACCESSIBILITÀ

Nello scenario B l'accessibilità aumenta rispetto allo scenario A. Gli incrementi non si mostrano molto elevati in quanto, essendo l'accessibilità un indicatore relativo alle connessioni di media e lunga distanza non risente molto degli interventi limitati alla Regione Lombardia.

La Provincia che registra il più elevato miglio-

ramento è quello di **Brescia** +23,90% seguita da **Cremona** +12,46%. Evidentemente dovuti al nuovo collegamento **Brescia-Cremona**.

Meno consistenti risultano i miglioramenti delle altre province.

In particolare **Lodi** registra un breve peggioramento dell'indice di accessibilità dovuto ad alcuni locali fenomeni di congestione.

VALORIZZAZIONE ECONOMICA DEGLI INTERVENTI

Il risparmio di tempo in relazione alla realizzazione delle opere è stato quantificato considerando il valore del tempo funzione del reddito economico medio degli utenti.

Nello **Scenario A** in assenza di intervento:

- il valore del tempo totale speso dagli utenti passeggeri e merci è di 11.642 milioni di euro anno.

Nello **Scenario B** con la realizzazione di interventi certi e programmati:

- il valore del tempo totale speso dagli utenti passeggeri e merci, nonostante un aumento dei veicoli/km rispetto allo scenario A, è di 9.088 milioni di euro anno con una riduzione di circa 2.554 milioni di euro all'anno.

COSTI ESTERNI (mln euro/anno)

SCENARIO	INCIDENTI	RUMORE	INQUINAMENTO
A	806	297	1.611
B	979	352	1.897

La realizzazione di un sistema infrastrutturale migliora le accessibilità del territorio, le connessioni delle reti, determinando un aumento dei flussi che impattano sui costi sociali, che aumentano in misura contenuta rispetto ad una situazione di assenza di interventi.

Alle politiche infrastrutturali occorre accompagnare pertanto politiche territoriali ed ambientali e di prevenzione dell'incidentalità.

Le politiche infrastrutturali vanno pertanto sempre più contestualizzate rispetto alle politiche territoriali di sviluppo, ma anche nella proiezione che possono avere per l'effetto rete che viene a determinarsi, che aumenta il livello di accessibilità del territorio attraverso un miglioramento delle connessioni di rete e riduce notevolmente le diseconomie esterne ovvero i costi sociali.

...il Nord-Est è una macro-area a sviluppo diffuso con un sistema infrastrutturale scarsamente connesso che determina una bassa accessibilità e forti effetti di congestione nei punti nodali...

CASO TERRITORIALE 3. NORD-EST

IL CONTESTO GLO-CALE

Il Nord-Est è una macro-area a sviluppo diffuso con un sistema infrastrutturale scarsamente connesso che determina - soprattutto nella Regione Veneto - una bassa accessibilità e forti effetti di congestione nei punti nodali.

LA MOBILITÀ

- Pendolarità quotidiana che lascia sempre più il posto ad una domanda erratica.
- Elevati movimenti di scambi commerciali sostenuti da processi logistici esterni legati alla

produzione e a nuovi mercati di consumo.

- Flussi di merci in transito che investono pesantemente la «porta Est» d'Italia, punto di incrocio del corridoio 5 e corridoio 1.

CRITICITÀ

La generalizzata carenza di capacità infrastrutturale complementare alla diffusione territoriale degli insediamenti residenziali e produttivi ha portato ad attivare numerosi interventi infrastrutturali senza la definizione di una «gerarchia» delle priorità e degli interventi.

3. NORD-EST. INDICATORI E VALUTAZIONI PER I DIVERSI SCENARI

SCENARIO	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
Attuale	8.383.409	134.880	25.534.881	378.729	62,15	0,25
A	10.637.262	177.156	32.617.264	517.256	60,04	0,32
B	11.041.686	170.711	38.459.803	567.189	64,68	0,25
C1	11.903.492	197.284	41.455.248	635.261	60,34	0,27
C2	13.037.568	194.271	42.537.576	648.963	61,96	0,26

Confronto Scenario A/Scenario B

VARIAZIONE	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
val. ass.	404.424	-6.444	5.842.539	49.933	4,64	-0,07
%	3,80%	-3,64%	17,91%	9,65%	7,72%	-22,33%

I RISULTATI

SCENARIO A (2015) VS SCENARIO ATTUALE (2004)

INDICATORI DI TRAFFICO

L'incremento di domanda tra il 2004 e il 2015 e la mancata realizzazione di interventi infrastrutturali, producono ovviamente un peggioramento di tutti gli indicatori di traffico.

Come atteso i veicoli/km per il traffico merci si incrementano del 26,9% con un tasso superiore a quello della domanda.

I veicoli/ora aumentano di circa il 31% con un incremento del livello di congestione di circa il 27%.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

Questo indicatore peggiora per tutte le Province del Triveneto. In maggior misura per **Venezia**

(-9,94%); seguita da **Rovigo** (-7,51%) e **Padova** (-6,09%).

SCENARIO B (2015) VS SCENARIO A (2015)

INDICATORI DI TRAFFICO

In analogia a quanto già constatato per il caso Lombardia, nello scenario B si registra comunque un lieve incremento di veicoli/km (+3,80%).

D'altra parte gli interventi sulla rete stradale producono una sostanziale diminuzione dei veicoli/ora (-3,64%).

Complessivamente si ottiene un incremento della velocità media (+7,72%) che nello scenario B si colloca ad un livello più elevato della velocità che si ha nella situazione attuale.



Occorrono regole certe e programmazione strategica

di **Rocco Giordano**

In questo particolare contesto si percepisce ormai con grande evidenza, sostenuta da una condivisione generale, che le difficoltà che il nostro sistema Paese sta attraversando in termini di competitività rispetto ai principali concorrenti internazionali dipendono crucialmente da un rilevante gap infrastrutturale.

Le infrastrutture, in questo contesto, sono da intendersi come asset pubblici, dove il termine pubblico in senso economico è legato alla presenza di due caratteristiche: la non rivalità nel consumo e la non escludibilità dal beneficio.

In termini più concreti, l'indicazione fornita dall'economista è che esistono delle categorie di beni che è vantaggioso siano disponibili ad un'ampia comunità di persone come fattori di produzione e possano quindi contribuire ad aumentare la capacità di offerta e di consumo dei relativi servizi.

Tale disponibilità deve essere adeguata, altrimenti si corre il rischio che la scarsa disponibilità sia interpretata – come sta avvenendo – come eccesso di domanda e che sia pertanto necessario intervenire sul sistema dei prezzi, attraverso politiche di pricing, atte a scoraggiare il presunto eccesso di domanda.

Un altro elemento cruciale nel determinare il grado di attrattività di un investimento in infrastrutture è costituito dal quadro normativo ed istituzionale entro cui si collocano le scelte. Si tratta di un aspetto che assume nei settori a rete una rilevanza prioritaria considerati gli ingenti capitali necessari e l'esteso orizzonte temporale di ritorno dagli investimenti. L'affermarsi di logiche di tipo Nimby (not in my backyard) e il moltiplicarsi dei centri decisionali a livello istituzionale, come conseguenza della riforma del titolo V della Costituzione – che ha posto le grandi reti di trasporto e di navigazione, porti ed aeroporti civili, nonché la produzione, il trasporto e la distribuzione nazionale di energia fra le materie soggette a legislazione concorrente – ha portato ad acuire ulteriormente le difficoltà di realizzazione delle infrastrutture e degli investimenti programmati. In un simile quadro il settore autostradale italiano non solo non ha costituito un'eccezione ma sembra al contrario aver sofferto più di altri non solo a causa della natura indubbiamente invasiva sotto il profilo ambientale delle opere autostradali, ma anche per un quadro normativo delle regole molto «incerte», congiunturali e senza prospettiva di lungo periodo.

La certezza delle regole ed una programmazione strategica degli interventi sono i due capisaldi per avviare l'adeguamento del sistema infrastrutturale del Paese alle esigenze degli operatori economici.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ GEOMETRICA

Nello **scenario A** l'indice di connettività geometrica si attesta intorno al valore 0,7 per tutte le Province ad esclusione della Provincia di **Bolzano** per la quale l'indice vale 0,57. Il che sta a significare che la distanza sulla rete è in media superiore del 42% rispetto alla distanza minima possibile. Mentre per la Provincia di **Bolzano** l'incremento di distanza vale il doppio.

Nello **scenario B** gli interventi migliorano sostanzialmente la connettività per la maggior parte delle Province di questa area. Ad esclusione delle Province di **Belluno, Pordenone, Udine**.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

L'indice di connessione completa, che tiene conto dei fenomeni di congestione, oscilla tra i valori 0,6–0,7. Gli interventi producono un miglioramento della connettività relativamente buono, con un +23% nel caso di **Verona**, seguono **Venezia** +19%, **Rovigo** +19% e **Padova** +16%, per le altre Province l'incremento si aggira intorno al 5-10%.

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ

Gli incrementi di accessibilità non si mostrano molto elevati per le stesse ragioni esposte precedentemente. La Provincia che registra il più elevato miglioramento è quello di **Verona** +9,5.

VALORIZZAZIONE ECONOMICA DEGLI INTERVENTI

Scenario A: il valore del tempo totale speso dagli utenti passeggeri e merci è di 7.307 milioni di euro anno.

Scenario B: l'incremento del valore del tempo totale speso dagli utenti passeggeri e merci, sostanzialmente dovuto ad un aumento dei veicoli/km passeggeri rispetto allo scenario A, è di 339 milioni di euro anno.

VALORIZZAZIONE COSTI SOCIALI NEI DIVERSI SCENARI

I costi sociali per incidentalità, rumore, inquinamento atmosferico, sono:

COSTI ESTERNI (mln euro/anno)

SCENARIO	INCIDENTI	RUMORE	INQUINAMENTO
A	913	330	1.779
B	1.032	356	1.887

INFRASTRUTTURE, POLITICHE TERRITORIALI, AMBIENTE, SICUREZZA

La realizzazione di un sistema infrastrutturale mi-

...lo studio di fattibilità del corridoio adriatico è una best practice della pianificazione dei trasporti degli ultimi dieci anni. Nel 2006 prende corpo una politica di interventi che per la prima volta lega i due grandi assi a collegamenti trasversali...

gliora le accessibilità del territorio, le connessioni delle reti, determinando un cambiamento dei flussi di traffico con impatti contenuti sui costi sociali, infatti i costi esterni in presenza di un aumento suscettibile dei veicoli/km subisce un lieve incremento.

UN PERCORSO DI SISTEMA

Il progetto strategico deve accompagnare gli interventi infrastrutturali dell'area di studio e deve portare la piattaforma logistica territoriale del Nord-Est a migliorare la competitività dei sistemi economici per il forte impatto di «trascinamento» dei trasporti rispetto al PIL.

CASO TERRITORIALE 4. CITTÀ ADRIATICA

Negli anni '90 la politica dei grandi assi dei trasporti privilegiava due grandi corridoi: tirrenico e adriatico, iniziando a pianificare in una logica di sistema. Lo studio di fattibilità del corridoio adriatico, impostato e sostenuto dalle sette Regioni del corridoio, è una *best practice* della pianificazione dei trasporti degli ultimi 10 anni. Nel 2006 prende corpo una politica di interventi soprattutto per la logistica che, per la prima volta, lega ai due grandi assi una proposta di collegamenti trasversali:

- la direttrice Livorno-Prato-Bologna-Ravenna,
- la direttrice Civitavecchia-Iesi-Ancona.

Le Regioni dell'Italia centrale hanno avviato una politica di intese ed un processo di pianificazione che si condensa nell'acronimo «Luma»: Lazio-Umbria-Marche-Abruzzo.

La Regione **Emilia-Romagna** presenta il più alto livello di *know-how* sul versante della pianificazione e programmazione di sistemi per il trasporto passeggeri e quello logistico merci. La regione **Marche** punta sulla politica di sistema data dal porto-interporto-aeroporto-scalo ferroviario sulla direttrice Ancona-Iesi. La Regione **Abruzzo** spinge sull'asse Roma-Pescara. Lo sviluppo diffuso del modello Nec (Nord-Est-Centro) si trasforma in un modello di sviluppo di penetrazione trasversale che punta ai collegamenti Est-Ovest per una politica dei due mari per facilitare gli scambi tra vecchia e nuova Europa.

In questo quadro sono stati analizzati e valutati interventi programmati e certi posti in atto dalle singole Regioni al 2015 e al 2020 definendo così i futuri scenari di sviluppo della mobilità.

4. CITTÀ ADRIATICA. INDICATORI E VALUTAZIONI PER I DIVERSI SCENARI

SCENARIO	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
Attuale	10.322.624	166.043	20.794.125	410.734	62,17	0,21
A	13.088.760	231.102	26.661.085	599.243	56,64	0,26
B	13.143.741	193.477	31.743.781	506.218	67,93	0,22
C1	14.160.908	213.973	34.364.764	571.096	66,18	0,24
C2	14.369.319	217.710	36.273.815	600.077	66,00	0,25

Confronto Scenario A/Scenario B

VARIAZIONE	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
val. ass.	54.981	-37.625	5.082.696	-93.024	11,30	-0,04
%	0,42%	-16,28%	19,06%	-15,52%	19,95%	-14,76%

I RISULTATI

SCENARIO A (2015) VS SCENARIO ATTUALE (2004)

INDICATORI DI TRAFFICO

Nel 2015 i veicoli/km, per il traffico merci, si incrementano del 26,8% con un tasso superiore a quello

della domanda.

I veicoli/ora aumentano di circa il 39% con un incremento del livello di congestione di circa il 28%.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

L'incremento dei livelli di congestione dovuti all'aumento di domanda fanno peggiorare la connetti-



Infrastrutture, livelli di mobilità e scenari futuri (seconda parte)



L'EUROPA E LE RETI.1

Le norme

FINANZIAMENTO E TARIFFAZIONE

- *Direttiva 93/89/CE del Consiglio, 25 ottobre '93.*
- *Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno '99.*
- *Direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio '06.*

GESTIONE

- *Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile '04, sull'interoperabilità del telepedaggio .*
- *Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile '04, sulla sicurezza per le gallerie.*
- *COM (2006) 569 def.: Proposta di direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.*

PPP E CONCESSIONI

- *Nel Trattato CE, il mercato interno è fondato sulle quattro libertà fondamentali di circolazione: libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali.*
- *Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto comunitario.*
- *COM (2004) 327 def.: Libro verde relativo ai partenariati pubblico-privati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni.*
- *Consultazione 2004 sul Libro verde.*
- *COM (2005) 569 def.: Comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sui partenariati pubblico-privati sul diritto comunitario in materia di appalti pubblici e concessioni.*
- *Proposta di Direttiva per un'ulteriore revisione della Direttiva sulla tariffazione del trasporto stradale a luglio 2008.*

L'ORIENTAMENTO

In ambito comunitario è evidente e condiviso l'orientamento a rendere le infrastrutture di trasporto un settore potenzialmente oggetto di «mercato», orientamento perseguito attraverso una serie di normative che permettano (enabling) l'accesso del capitale privato a condizioni eque e non discriminatorie per tutti gli attori europei. Il ricorso al capitale privato è infatti considerato una indispensabile risorsa, senza la quale le reti trans-europee non potranno essere realizzate.

a cura di Maurizio Rotondo

vità per tutte le Province delle Regioni adriatiche. Il peggioramento comunque è limitato a qualche punto percentuale per tutte le Province.

SCENARIO B (2015) vs SCENARIO A (2015)

INDICATORI DI TRAFFICO

Nello scenario B si registra un lieve incremento di veicoli/km (+0,4%).

Parallelamente l'incremento dell'offerta stradale produce una sostanziale diminuzione dei veicoli/ora (-16,28%).

Complessivamente si ottiene un incremento della velocità media (+19,95%) che nello scenario B risulta più alta della velocità che si ha nella situazione attuale.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ GEOMETRICA

Nello **scenario A** l'indice di connettività geometrica si attesta intorno ai valori 0,7-0,8 per tutte le Province. Il che sta a significare che la distanza sulla rete è in media superiore del 35% rispetto alla distanza minima possibile.

Nello **scenario B** gli interventi migliorano di poco la connettività tra le Province delle Regioni adriatiche.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ COMPLETA

La connettività migliora per tutte le Province e produce un +12% nel caso di **Chieti**, segue **Macerata** +8%, per le altre Province l'incremento si aggira intorno al 5%.

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ

La Provincia che registra il più elevato miglioramento è quello di **Chieti** +24% seguita da **Teramo** +18%.

In particolare **Ferrara** registra un lieve peggioramento dell'indice di accessibilità.

VALORIZZAZIONE ECONOMICA DEGLI INTERVENTI

Scenario A: il valore del tempo totale speso dagli utenti passeggeri e merci è di 8.868 milioni di euro anno.

Scenario B: il risparmio di tempo, nonostante un aumento dei veicoli/km rispetto allo scenario A, è di 1.404 milioni di euro anno.

COSTI ESTERNI (mln euro/anno)

SCENARIO	INCIDENTI	RUMORE	INQUINAMENTO
A	875	366	2.070
B	971	332	2.122

**...Il Mezzogiorno è una macro-area ancora «polare».
Il rafforzamento della direttrice Napoli-Bari
e la saldatura dei due assi longitudinali
rafforzano l'asse Est-Ovest...**

**INFRASTRUTTURE, POLITICHE TERRITORIALI,
AMBIENTE, SICUREZZA**

La realizzazione di un sistema infrastrutturale, come nel caso del sistema adriatico, mantiene e migliora il livello di sostenibilità del territorio dal punto di vista dell'accessibilità e della connettività, determinando un risultato decisamente positivo in termini di impatto sui costi sociali; infatti un incremento di veicoli/km determina un aumento di congestione che non è lieve e può determinare un costo del corridoio 1.

CRITICITÀ

Carenza infrastrutturale complementare per una diffusione territoriale degli insediamenti residenziali e produttivi.

numerosi interventi infrastrutturali che non trovano la definizione in una «gerarchia» delle priorità e degli interventi.

Le politiche infrastrutturali «rincorrono» le emergenze e non lo sviluppo di alcune direttrici di forza quali la direttrice Caserta-Benevento-Avellino-Battipaglia o sistemi locali come il promontorio del Gargano e la penisola salentina.

CASO TERRITORIALE 5. ASSE BARI-NAPOLI

Il Mezzogiorno è una macro-area ancora «polare» (Napoli-Salerno; Bari-Brindisi-Lecce; Catanzaro-Reggio Calabria) incentrata su un sistema infrastrutturale scarsamente connesso che determina una bassa accessibilità territoriale e forti effetti di congestione nei punti nodali.

Il rafforzamento della direttrice Napoli-Bari e la saldatura dei due assi longitudinali direttrice adriatica sud e tirrenica sud, rafforzano l'asse Est-Ovest.

LA MOBILITÀ

- Movimenti di scambi commerciali sostenuti da processi logistici esterni legati alla produzione e a nuovi mercati di consumo.
- Flussi di merci in transito che investono pesan-

5. ASSE BARI-NAPOLI. INDICATORI E VALUTAZIONI PER I DIVERSI SCENARI

SCENARIO	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
Attuale	6.292.536	102.089	12.897.781	236.584	62,22	0,10
A	7.985.800	135.799	16.537.670	323.941	54,77	0,13
B	7.945.349	127.535	18.382.970	314.902	59,56	0,09
C1	8.561.640	139.733	19.857.719	349.233	56,85	0,10
C2	8.739.154	139.917	22.512.959	374.172	57,41	0,09

Confronto Scenario A/Scenario B						
VARIAZIONE	VEIC. MERCI	VEIC. MERCI	VEIC. PAX	VEIC. PAX	VEL. MEDIA	CRITICITÀ
	X KM	X H	X KM	X H		
val. ass.	-40.451	-8.263	1.845.300	-9.040	3,49	-0,04
%	-0,51%	-6,08%	11,16%	-2,79%	5,94%	-27,99%

I RISULTATI

SCENARIO A (2015) vs SCENARIO ATTUALE (2004)

INDICATORI DI TRAFFICO

I veicoli/km, per il traffico merci, si incrementano del 26,9%.

I veicoli/ora aumentano di circa il 33% con un incre-

mento del livello di congestione di circa il 28%.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ

L'incremento dei livelli di congestione dovuti all'aumento di domanda fanno peggiorare la connettività per tutte le Province del corridoio Napoli-Bari. Il peggioramento comunque è limitato a qualche punto percentuale per tutte le Province.



Infrastrutture, livelli di mobilità e scenari futuri (seconda parte)



SCENARIO B (2015) vs SCENARIO A (2015)

INDICATORI DI TRAFFICO

In questo caso, nello scenario B si registra una diminuzione dei veicoli/km (-0,5%).

Parallelamente l'incremento dell'offerta stradale produce una sostanziale diminuzione dei veicoli/ora (-6,1%).

Complessivamente si ottiene un incremento della velocità media (+5,94%) che nello scenario B risulta simile alla velocità che si ha nella situazione attuale.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ GEOMETRICA

L'indice di connettività geometrica è molto elevato e si attesta intorno ai valori 0,8-0,9 per tutte le Province. Il che sta a significare che la distanza sulla rete è in media superiore del 17% rispetto alla distanza minima possibile.

Nello scenario B, gli interventi migliorano di poco la connettività tra le Province delle Regioni adriatiche.

INDICATORI DI CONNETTIVITÀ

Neanche tenendo conto dei fenomeni di congestione, gli interventi producono un consistente miglioramento della connettività.

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ

Anche per quanto riguarda l'accessibilità, gli inter-

CONCLUSIONI

Le valutazioni del quadro generale delle infrastrutture e i loro livelli di servizio, misurati innovativamente attraverso gli indici di accessibilità e connettività, evidenziano sostanzialmente il ruolo portante del sistema autostradale italiano sia per gli spostamenti di lunga distanza che quelli di breve distanza.

Nel 2006 poco più del 60% del traffico leggero e 50% del traffico pesante transitante sulla rete autostradale della principale impresa concessionaria (Autostrade per l'Italia) si è infatti distribuito lungo percorsi di lunghezza inferiore ai 50 chilometri confermando un *trend* che tende a dimostrare come all'approssimarsi di grandi nodi aumentano i fenomeni di congestione. La sommatoria dei flussi evidenzia una scarsa gerarchizzazione anche della rete stradale italiana soprattutto a livello territoriale regionale.

In questo particolare contesto, si percepisce ormai con grande evidenza, sostenuta da una condivisione generale, che le difficoltà che il nostro sistema Pa-

venti previsti nello scenario B producono miglioramenti accessibilità.

COSTI ESTERNI (mln euro/anno)

SCENARIO	INCIDENTI	RUMORE	INQUINAMENTO
A	539	224	1.265
B	572	229	1.276
DELTA			
val. ass.	33	4	11
%	6,08%	2,00%	0,84%

INFRASTRUTTURE, POLITICHE TERRITORIALI, AMBIENTE, SICUREZZA

La realizzazione di un sistema infrastrutturale migliora le accessibilità del territorio, le connessioni delle reti, determinando un cambiamento dei flussi di traffico con impatti contenuti sui costi sociali.

UN PERCORSO DI SISTEMA

Il rafforzamento degli interventi infrastrutturali, portato a sistema di piattaforma logistica territoriale, migliora la competitività dei sistemi economici territoriali con un forte impatto di «trascinamento» dello sviluppo di alcune direttrici di forza che scontano vincoli di accessibilità e connettività di rete con la possibilità di saldare le due aree più importanti del Mezzogiorno.

ese sta attraversando in termini di competitività rispetto ai principali concorrenti internazionali dipendono crucialmente da un rilevante *gap* infrastrutturale.

Le infrastrutture, in questo quadro, sono da intendersi come *asset* pubblici, dove il termine pubblico in senso economico è legato alla presenza di due caratteristiche: la non rivalità nel consumo e la non escludibilità dal beneficio. In termini più concreti, l'indicazione fornita dall'economista è che esistono delle categorie di beni che è vantaggioso siano disponibili ad un'ampia comunità di persone come fattori di produzione e possano quindi contribuire ad aumentare la capacità di offerta e di consumo dei relativi servizi. Tale disponibilità deve essere adeguata, altrimenti si corre il rischio che la scarsa disponibilità sia interpretata – come sta avvenendo – come eccesso di domanda e che sia pertanto necessario intervenire sul sistema dei prezzi, attraverso politiche di *pricing*, atte a scoraggiare il presunto eccesso di domanda.

Bisogna iniziare a «pensare» il sistema infrastrutturale alla scala regionale come una vera e propria piattaforma territoriale su cui operare attraverso politiche di gestione delle infrastrutture differenziate sperimentando anche autostrade multicarregiate; specializzazione delle tratte; revisione di sistemi di esazione, livelli tariffari in funzione dei fenomeni di congestione.

Un ruolo determinante è assegnato per i tempi brevi agli interventi di informatica e telematica per razionalizzare le capacità delle infrastrutture in particolare operando sulla gestione delle emergenze, sulla gestione integrata dei corridoi ecc.

Questo significa che è importante iniziare a coniugare anche politiche di intervento nella logica

pubblico-privato definendo un quadro di interventi programmato e certo a livello delle singole piattaforme territoriali.

È ormai evidente che la numerosità dei soggetti attori presenti sul territorio e che ha competenza sulle infrastrutture non serve a migliorare i livelli di servizio delle reti, ma a ingenerare confusione nei ruoli e nelle funzioni. ■

Alberto Frondaroli
alberto.frondaroli@alice.it

Pier Franco Treglia
pierfranco.treglia@iso2000.it

L'EUROPA E LE RETI.2

I provvedimenti

1990

La Commissione adotta il primo Piano d'azione sulle RTE (trasporti, energia e comunicazioni).

1993

- Le RTE-T si vedono conferire per la prima volta una base giuridica nel Trattato di Maastricht (Titolo XII del Trattato CE in merito alla creazione di Reti Transeuropee dei Trasporti, dell'Energia e delle Telecomunicazioni (attualmente denominato Titolo XV, articoli 154,155 e 156).

- 5 dicembre: adozione del Libro Bianco Delors «**Crescita, competitività, occupazione: le sfide e le vie da percorrere nel XXI secolo**». Solo riuscendo a concentrare le necessarie risorse sui progetti transeuropei riusciremo a migliorare in Europa la qualità della vita; per garantire agli investitori la necessaria stabilità e prevedibilità è necessario un piano d'azione amministrativo e finanziario per ogni progetto.

1994

Il Consiglio europeo di Essen approva la lista dei 14 progetti prioritari specifici per le RTE-T.

1996

Adozione degli orientamenti delle RTE-T: *Decisione n.1692/1996/CE del Parlamento e del Consiglio, del 21 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.*

2001

Adozione dell'estensione degli orientamenti delle

RTE-T alle infrastrutture portuarie (porti marittimi, porti fluviali e terminali intermodali).

2003

Gruppo ad Alto Livello presieduto dell'ex vice presidente della Commissione europea Karel Van Miert per definire nuovi progetti prioritari e chiedere nuova modalità di finanziamento delle reti.

2004

Adozione degli orientamenti modificati e della relativa regolamentazione finanziaria: creazione di una lista (Lista Van Miert) di 30 progetti prioritari, comprensivi dei 14 originari; proposta di aumento del finanziamento comunitario per la RTE-T (poi rimasta inattesa successivamente).

2005.

Designazione di sei coordinatori europei ad alto livello per il corretto sviluppo dei progetti prioritari RTE (incluso il gruppo De Palacio per le connessioni di rete tra la UE ed i Paesi limitrofi, alla luce dei recenti e prossimi ampliamenti UE).

2006.

- Adozione delle nuove prospettive finanziarie 2007-2013, dibattito interistituzionale (Commissione, PE, Consiglio) in merito alla quota di cofinanziamento comunitario delle RTE.

- 11 luglio 2006: adozione di sei Regolamenti dei Fondi strutturali.

a cura di Maurizio Rotondo

MERCİ PERICOLOSE

Recepita la Direttiva europea sul trasporto in ferrovia

DM Infrastrutture e Trasporti 19.03.2008
in G.U. n.136 del 12.06.2008

È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che recepisce la Direttiva 2006/90/CE per il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di trasporto merci pericolose per ferrovia. L'edizione 2007 del RID diventa di riferimento anche per i trasporti nazionali di merci pericolose su ferrovia.

NOLEGGIO

Divieto di utilizzo in Italia di veicoli presi in locazione all'estero

Nota ministero dell'Ambiente n.820 del 16.06.2008

Il Comitato nazionale dell'Albo rifiuti ha stabilito che i veicoli locati dall'estero possono essere considerati nella disponibilità dell'impresa di trasporto italiana «esclusivamente per effettuare i trasporti, per i quali è richiesta l'iscrizione all'Albo medesimo nell'ambito delle spedizioni dei rifiuti all'interno della Comunità». L'impresa interessata ad utilizzare tali veicoli dovrà presentare alla Sezione regionale competente, per la variazione del parco mezzi, in aggiunta ai documenti già previsti, anche copia conforme di licenza comunitaria, traduzione asseverata del contratto di locazione e carta di circolazione del veicolo.

SICUREZZA

Pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la delibera del Cipe sul Piano per la Sicurezza stradale

Delibera del 21.12.2008
in G.U. n.145 del 23.06.2008

È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la delibera del Cipe sul terzo programma annuale di attuazione del Piano nazionale per la Sicurezza stradale.

AUTOTRASPORTO

Istruzioni operative per l'attestato del conducente

Circolare ministero Lavoro 25/II/0007749 del 25.06.2008

Il ministero del Lavoro ha fornito ulteriori istruzioni relative all'individuazione della sede della DPL competente a ricevere le richieste dell'attestato del con-

ducente. La circolare stabilisce che i soggetti interessati possono effettuare gli adempimenti connessi (ossia la presentazione entro 30 giorni della patente di guida, del permesso di soggiorno e così via) presso la sede della DPL più vicina alla loro residenza.

TRASPORTO MARITTIMO

Definiti contenitori e imballaggi per i perossidi organici

DM Infrastrutture e Trasporti 24.06.2008
in G.U. n.167 del 18.07.2008

È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla classificazione di merci pericolose ai fini del trasporto marittimo. Con il decreto vengono classificati alcuni perossidi organici e definiti i loro imballaggi e contenitori, ai fini del trasporto marittimo.

CODICE DELLA STRADA

Attenuate le misure sul sequestro del veicolo in caso di guida sotto l'influenza dell'alcool

Decreto legge n.92 del 23.05.2008
in G.U. n.173 del 25.07.2008

È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto legge recante «misure urgenti in materia di sicurezza pubblica» che modifica alcune disposizioni del Codice della strada, inasprendo le sanzioni amministrative in caso di guida sotto l'influenza dell'alcool. Le nuove norme prevedono che, in caso di tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, il veicolo sottoposto a sequestro può essere affidato al trasgressore, salvo che quest'ultimo non abbia in precedenza commesso altre violazioni dello stesso tipo.

AUTOTRASPORTO

Il Parlamento approva la manovra con l'emendamento sull'intesa del 25 giugno

Decreto legge n.112 del 25.06.2008
approvato dal Parlamento il 06.08.2008

Il Parlamento ha approvato in via definitiva, prima della sospensione estiva, il Decreto legge sulla manovra economica triennale. Il provvedimento comprende, pertanto, i termini dell'intesa raggiunta il 25 giugno con gli autotrasportatori, che prevedeva fra l'altro 200 milioni per la parte economica e l'automatismo in fattura degli aumenti del prezzo del carburante.

Nodi e snodi del sistema logistico italiano: la collaborazione come strumento di competitività

Quali sono le principali criticità che affliggono il sistema logistico italiano? Il 18° Quaderno del Freight Leaders Council cerca di dare una risposta introducendo e mettendo in pratica un concetto che trova applicazione in molti campi, ma non in quello logistico: il concetto di «causa-effetto».

di **PAOLO VOLTA** e **CLAUDIA CABALLINI**

QUALI SONO LE PRINCIPALI criticità che affliggono il sistema logistico italiano? Quali i colli di bottiglia che le merci incontrano lungo il loro cammino da origine a destinazione? Quali le aree di soluzione su cui porre maggiore attenzione ed enfasi?

A questi quesiti il 18° Quaderno del **Freight Leaders Council** (FLC), dal titolo «Nodi e snodi del sistema logistico italiano», cerca di dare risposta introducendo ed applicando un concetto ben noto in letteratura e che trova applicazione in una moltitudine di campi, raramente in quello logistico: il concetto di «causa-effetto». La relazione causa-effetto si è dimostrata adatta a spiegare moltissimi fenomeni naturali e sociali; da qui l'idea degli autori di provare a calarla anche nell'ambito della *supply chain*. Si parte dalla constatazione che ogni anello della catena logistica è in stretta relazione con gli anelli a monte e a valle, secondo il principio di causa-effetto e quindi soltanto una visione sistemica del processo consentirà di fare emergere in maniera efficace e *super partes* problematiche ed inefficienze condivise dai vari attori.

Il processo logistico viene spesso analizzato esclusivamente nelle sue singole parti: il Quaderno tenta di superare questo limite e propone un'analisi complessiva della catena logistica mettendo in luce interrelazioni, «attriti» e punti di vista dei differenti interlocutori, alla luce della relazione causa-effetto. Il concetto di causalità consente infatti di capire quali dei passaggi della *supply chain* rappresentano un vantaggio e quali uno svantaggio per l'efficienza del sistema logistico italiano nella sua globalità.

Il Quaderno approfondisce una serie di tematiche,

partendo dall'analisi delle tipologie di attori che compongono il panorama della logistica e del trasporto in Italia e delle attività che essi svolgono,

Paolo Volta è docente del Master «Planning and Management of Transportation and Logistic System» promosso dal CIELI (Università di Genova), Fondazione ENI Enrico Mattei. Autore di tre testi per la collana studi de «Il Sole 24ore» e di numerosi articoli, pubblicati sulle principali riviste di settore. Esperto di outsourcing svolge l'attività di consulente aziendale. Siede in qualità di amministratore in consigli di amministrazione di società multinazionali. È professore a contratto di Economia dei Trasporti presso l'Università degli studi di Parma.

Claudia Caballini si è laureata a pieni voti in Ingegneria Gestionale presso l'Università degli Studi di Genova nel 2004. Nel 2003, durante gli studi accademici, ha partecipato al programma di interscambio internazionale sulla logistica avanzata «Intensive educational program in advanced logistics» (IEPAL). Dal 2004 al 2006 ha lavorato presso la Costa Crociere spa in ambito ottimizzazione processi e ha partecipato a un progetto di consulenza organizzativa per la filiale di Pittsburgh di Ansaldo segnalamento ferroviario. Dal 2007 lavora presso il Centro italiano di eccellenza sulla logistica integrata (CIELI), dove svolge un dottorato di ricerca in «Logistica, trasporti e territorio», principalmente su temi legati alla portualità e all'intermodalità marittima.



Nodi e snodi del sistema logistico italiano: la collaborazione come strumento di competitività



passando per l'*Information Technology* a supporto della logistica e del trasporto, per l'*outsourcing*, le modalità di trasporto, fino a quelli che vengono considerati dalle aziende come fattori critici di successo per competere nel panorama nazionale ed internazionale della logistica e dei trasporti. Ma il cuore del lavoro risiede nella sezione definita **Diagramma di Ishikawa** in cui i concetti cardine del pensiero del giapponese **Kuaouru Ishikawa** vengono mutuati nell'ambito logistico per rappresentare, in stretta concatenazione, interrelazioni e passaggi chiave nel percorso delle merci da origine a destinazione.

La necessità di formazione, di collaborazione, di migliore organizzazione, di integrazione (anche informatica) tra le parti e di una maggiore attenzione da parte degli organi preposti rappresentano le principali aree di soluzione individuate dal Quaderno, le quali emergono a valle di un'analisi approfondita e ragionata e da un confronto costruttivo con i soci FLC, autorevoli rappresentanti delle figure chiave della logistica e del trasporto nel nostro Paese.

L'intento del Quaderno non è quello di fornire soluzioni chiavi in mano su problemi puntuali e operativi, bensì quello di indurre il lettore a riflettere su quelle che sono le problematiche di ampio spettro del sistema logistico italiano, in una visione di sistema, spesso trascurata ma di fondamentale importanza per riuscire a comprendere i reali colli di bottiglia del sistema nel suo complesso e le delicate relazioni tra i vari attori, i cui interessi e finalità sono a volte contrastanti. Si può affermare che il Quaderno ha quindi un intento di tipo «riflessivo» e non banalmente «operativo».

Oltre a mettere in risalto gli anelli deboli di un sistema logistico, quale è quello italiano, che si presenta molto poco competitivo rispetto ai propri «vicini di casa», il Quaderno si propone di sensibilizzare il Governo e le istituzioni sulla necessità di una adeguata e coerente politica di lungo termine nel settore.

LA METODOLOGIA DELLO STUDIO

La metodologia adottata ha visto la messa a punto di un questionario che, elaborato dai soci FLC, ha costituito la banca dati per le analisi successive. Il questionario elaborato dal gruppo di lavoro FLC, è composto da 10 sezioni:

1. Sezione **Informazioni generali**, avente lo scopo di raccogliere le informazioni di carattere generale sulle aziende intervistate (nome, natura giuridica, numero di dipendenti, sede, filiali, tipologia di prodotti commercializzati, fatturato annuo ecc.).
2. Sezione **Il decisore**, necessaria per comprende-

re quale sia, nella catena logistica di riferimento, l'attore che decide il percorso da far seguire alle merci dalla loro origine alla loro destinazione.

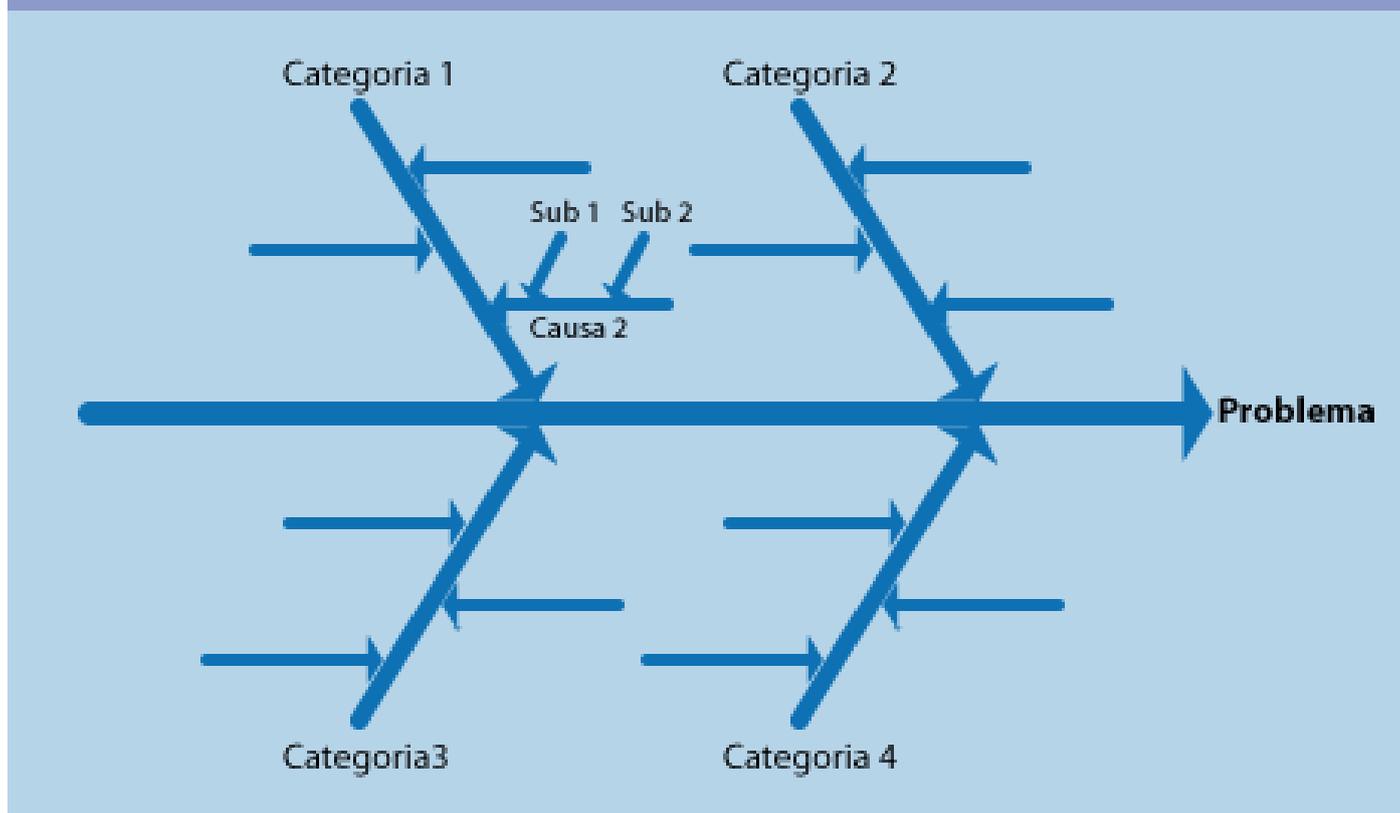
3. Sezione **L'attività dell'azienda**, tesa a fornire un inquadramento della tipologia e delle caratteristiche dell'attività svolta dalle aziende intervistate.
4. Sezione **Il Diagramma di Ishikawa**, avente l'obiettivo di fornire una descrizione della catena logistica come una successione di processi in cascata, in cui gli *output* degli attori a monte rappresentano gli *input* di quelli a valle, e dove attività, scelte e criticità dei soggetti coinvolti sono fortemente correlate le une alle altre e si influenzano vicendevolmente.
5. Sezione **Information Technology**, con lo scopo di mettere in luce il grado di informatizzazione delle aziende e l'integrazione informatica e telematica con gli attori a monte e a valle.
6. Sezione **Le criticità della catena di trasporto**, avente l'obiettivo di evidenziare le principali criticità e i colli di bottiglia della *supply chain* e i maggiori soggetti ritenuti «responsabili» di tali problematiche.
7. Sezione **Le modalità di trasporto**, tesa ad individuare i punti di forza e di debolezza delle varie modalità di trasporto.
8. Sezione **L'outsourcing**, avente lo scopo di inquadrare il fenomeno della terziarizzazione e le motivazioni che ne favoriscono l'utilizzo.
9. Sezione **La catena logistica**, per capire quali siano i fattori distintivi di successo che consentano alle aziende di competere nella *supply chain* globale.
10. Sezione **Collaborazione con il Freight Leaders Council**, per comprendere cosa rappresenti il FLC per le aziende che operano nel settore della logistica e dei trasporti e quali siano i fattori che favoriscono l'adesione da parte delle stesse.

IL DIAGRAMMA DI ISHIKAWA

Allo scopo di fare emergere le problematiche nel trasferimento delle merci lungo la catena logistica, con un particolare *focus* sulle relazioni *input-output* tra gli attori che ne fanno parte, si è fatto ricorso al Diagramma di Ishikawa, anche detto «a lisca di pesce» o diagramma causa-effetto.

Tale diagramma, ideato nel 1982 dal guru giapponese della **Qualità Totale**, **Kuaouru Ishikawa**, è la rappresentazione grafica della metodologia utilizzata per identificare in maniera logica e strutturata i legami esistenti tra le cause che generano un deter-

Figura 1. Il diagramma di Ishikawa



minato effetto e l'effetto stesso, il quale può rappresentare un problema, un risultato o semplicemente un evento.

Il diagramma (**Figura 1**) è composto da:

- la «testa» del pesce, che rappresenta il problema o l'evento da analizzare;
- le spine principali, che corrispondono alle cause dirette (i fattori che influenzano direttamente il problema);
- le spine secondarie, ovvero i fattori che influenzano le cause dirette e quindi indirettamente anche il problema.

L'utilizzo del Diagramma di Ishikawa risulta di particolare utilità in tutte quelle situazioni (più frequenti di quanto si possa pensare) in cui gli effetti vengono confusi con le cause, con conseguenti inadeguate ed inefficaci risoluzioni dei problemi.

Nel nostro caso abbiamo considerato la catena logistica come composta da tanti processi in serie. L'attore di ogni processo, eccezione fatta per gli

estremi della catena, si interfacerà sia a monte sia a valle del suo processo con uno o più attori della *supply chain*. In particolare egli riceverà alcuni *input* dagli attori a monte e fornirà un certo numero di *output* ai soggetti a valle. In molti casi saranno presenti anche relazioni con altre figure professionali non esattamente a monte o a valle del processo logistico ma ad esso trasversali (ad esempio enti, istituzioni, Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane ecc.).

La **Figura 2** fornisce uno schema semplificato della catena logistica, mettendo in evidenza la struttura a cascata di *input-output* tra i vari processi. In particolare, ogni *input* in entrata a un processo coincide con l'*output* del processo precedente.

Le domande relative alla Sezione di Ishikawa sono state suddivise in due parti tra loro speculari, **Lato Monte** e **Lato Valle**, e le risposte sono state analizzate in maniera separata a seconda che l'intervistato appartenga parte della categoria «caricatori»

Figura 2. Schema semplificato della catena logistica

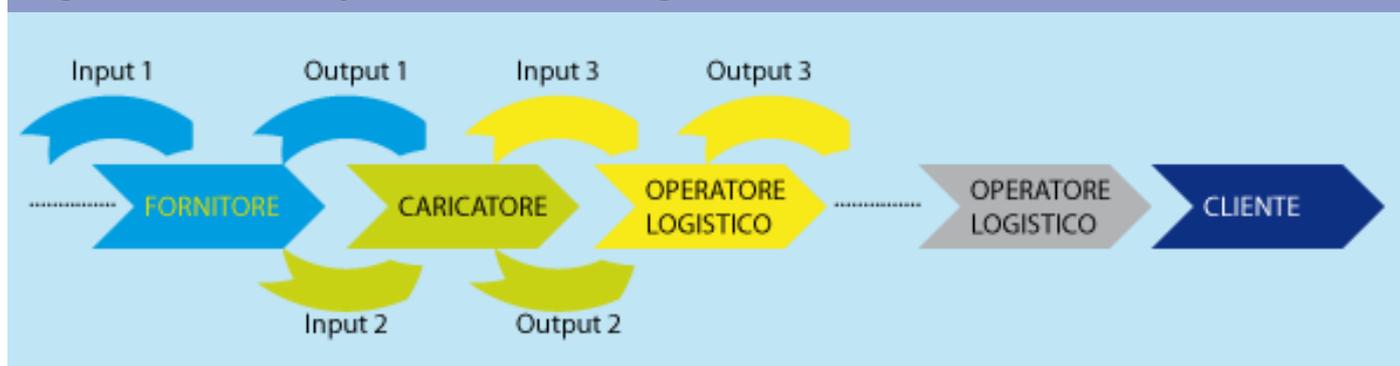
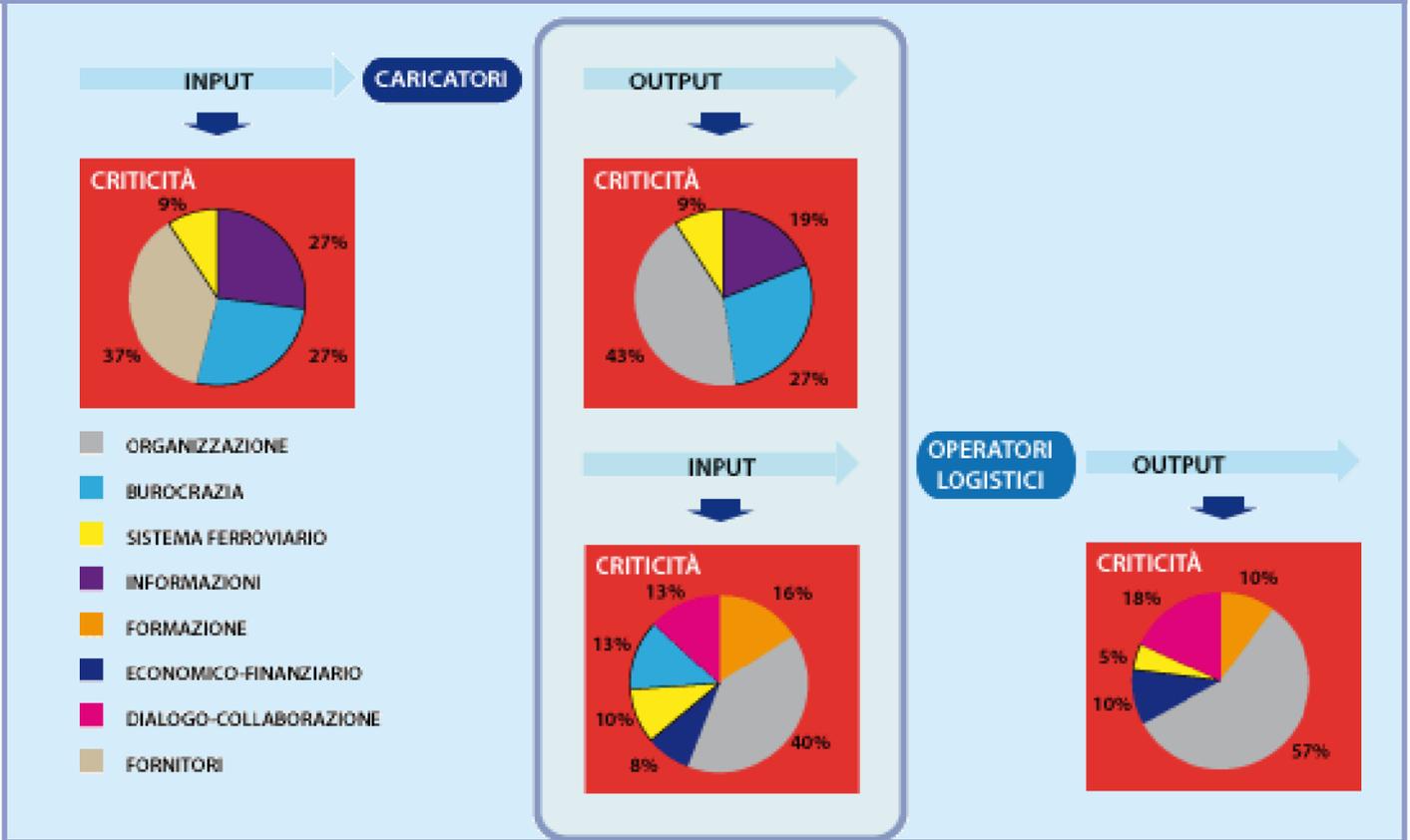


Figura 3. Lo schema delle criticità



piuttosto che di quella «operatori logistici».

I RISULTATI OTTENUTI

Le figure seguenti mostrano i risultati finali ottenuti, riorganizzati in una visione generale, mettendo in

sieme punti di vista dei caricatori e degli operatori logistici.

In particolare, lo schema relativo alle criticità, vuole porre principalmente l'attenzione sul rapporto di congiunzione caricatore-operatore (ovvero caricato-

Figura 4. Risultati delle aree di soluzione identificate

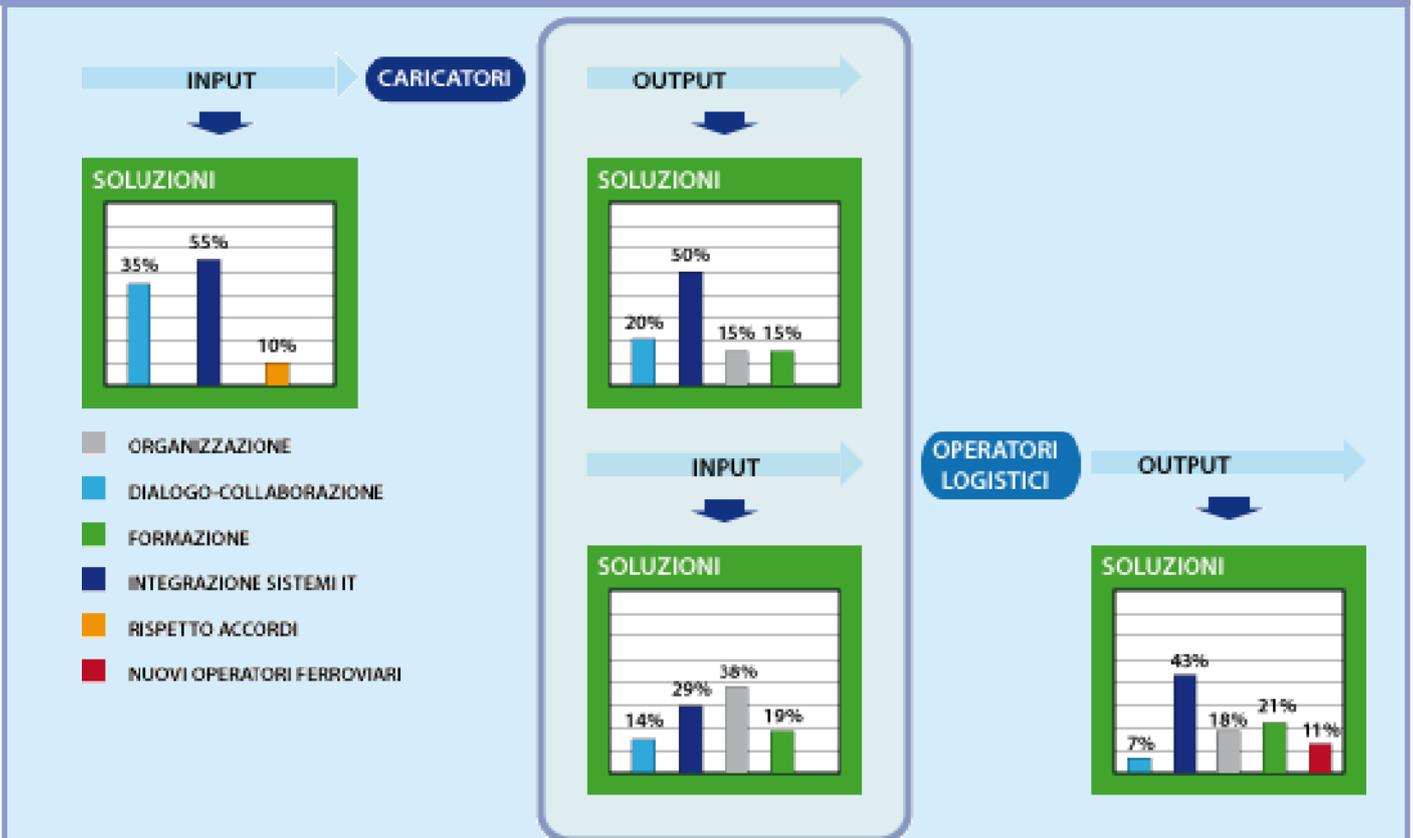
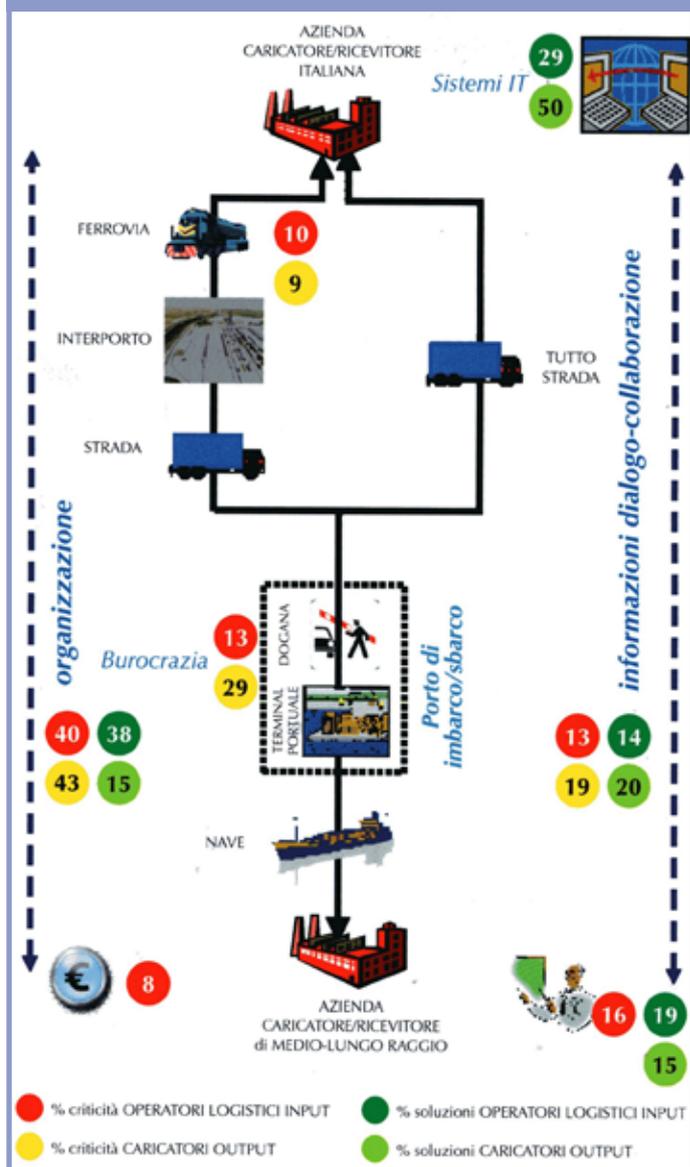


Figura 5. Schema di catena logistica terra-mare



re lato valle ed operatore lato monte), inserito nel riquadro colorato in azzurro.

Si può notare (**Figura 3**) come le criticità emerse si riferiscano a fattori di carattere organizzativo, burocratico, informativo, economico-finanziario ed infrastrutturale (ferroviario), oltre che relativi alla formazione ed alla collaborazione tra le parti.

Si sottolinea inoltre che entrambe le categorie professionali concordano nell'assegnare al fattore «organizzazione» - a cui fanno capo gli aspetti legati ad una non corretta ed efficiente organizzazione delle attività relative al movimento e stoccaggio delle merci - ben oltre il 40% del totale delle risposte. Grande importanza rivestono inoltre gli aspetti informativi, l'inefficienza del sistema ferroviario ed i colli di bottiglia dovuti alla burocrazia italiana, con cui si vuole intendere l'appesantimento del flusso delle merci dovuto a procedure lunghe, farraginose ed inefficienti dell'apparato statale.

La **Figura 4** presenta i risultati relativi alle aree di soluzione identificate dai caricatori ed operatori logistici. Se si considera il flusso comune alle due parti, ovvero l'*output* dei caricatori, che coincide per definizione con l'*input* degli operatori (in figura rappresentato dall'area delimitata in azzurro), emergono risultati interessanti. Infatti, in entrambe le figure compaiono le stesse quattro voci: dialogo e collaborazione, integrazione informatica, organizzazione e formazione.

È evidente una corrispondenza di opinioni da parte degli *stakeholder* intervistati, il che non fa che rafforzare l'importanza di intervenire quanto prima in queste aree.

Sottolineiamo inoltre che i caricatori ritengono che *in primis* bisogna migliorare l'integrazione a livello informatico e di processo tra i vari attori (con il 50% delle risposte); gli operatori logistici pongono invece enfasi soprattutto sugli aspetti legati all'organizzazione (38% delle risposte).

Per una migliore chiarezza rispetto a quanto finora esposto, la **Figura 5** ha lo scopo di visualizzare, lungo una generica catena logistica intermodale terra-mare, i principali colli di bottiglia e le relative aree di soluzione che sono stati individuati nella sezione di Ishikawa.

Un approfondito confronto con i soci (anche grazie allo svolgimento di un *workshop* opportuno) ha consentito di individuare le seguenti macro-aree su cui lavorare per fornire prime proposte di soluzioni efficaci e risolutive:

- problematiche relative alla connettività (fluidità organizzativa);
- problematiche di tipo culturale.

PROBLEMATICHE DI CONNETTIVITÀ

Si riferiscono alla difficoltà delle aziende di sviluppare collaborazioni, di avere un buon dialogo con i propri interlocutori, di attivare adeguati processi di *Information Technology* e di essere trasparenti, ovvero disponibili a mettere a fattore comune la conoscenza aziendale. In generale quindi i problemi connessi alla connettività indicano la mancanza di sincronismo tra i vari processi della *supply chain*. Le soluzioni per fluidificare il sistema logistico nel suo complesso sono:

- favorire la collaborazione, il dialogo e la fiducia tra gli interlocutori, soprattutto tramite la creazione di solide alleanze. Intensi rapporti di collaborazione favoriscono ad esempio lo scambio di dati di *forecast*, fondamentali per una adeguata programmazione delle spedizioni (mezzi di trasporto necessari, tempistica ecc.) da parte degli operatori logistici;
- evolvere verso soluzioni di *cosourcing*, ovvero superare la pura terziarizzazione operativa. Rispetto ad un tradizionale modello di *outsourcing*, basato sulla semplice delega, una strategia di *cosourcing* richiede una comunicazione trasparente e intensa tra le parti, orizzonti temporali

Figura 6. Quadro riepilogativo



di collaborazione lunghi e la costituzione di una nuova società (*newco*);

- migliorare l'*Information Technology* a supporto della logistica, sia in termini di strumenti, sia in termini di integrazione dei sistemi (oltre che dei processi). Si rammenta che i benefici derivanti da una corretta integrazione sono un linguaggio comune, la riduzione degli errori legati alle informazioni, una comunicazione più rapida e snella, dati non ridondanti, la trasmissione *real-time* di dati e informazioni ecc.;
- snellire e facilitare le operazioni doganali, che condizionano pesantemente la competitività e l'efficienza dei nodi logistici ovvero di porti, interporti ed aeroporti italiani.

PROBLEMATICHE CULTURALI

Sono due le aree principali di soluzione in ambito culturale. In primo luogo la formazione, la quale deve essere strutturata e rivolta a tutte le categorie aziendali, ma soprattutto al *middle management*. In secondo luogo occorre far leva sugli aspetti culturali, per fare in modo che da mero fattore di costo la logistica venga sempre più considerata come attività generatrice di valore. Ad oggi molte aziende adottano logiche ancora molto spinte verso l'economicità

del servizio: una visione miope e talvolta dannosa se non affiancata dal perseguimento di un adeguato livello di servizio al cliente.

Uno dei maggiori pensatori medioevali, San Tommaso D'Aquino, sosteneva una universale concatenazione causale con un carattere gerarchico: «Quanto più una causa è alta, tanto più si estende il suo potere causale». Così, nella nostra analisi di un processo logistico complesso, se saremo in grado di individuare una «causa prima», in ordine temporale, potremo avere benefici a cascata su tutte le successive fasi del processo. Pertanto una problematica da non tralasciare è quella correlata al cosiddetto «sistema Paese», o più correttamente al sistema fiscale italiano nel suo complesso. La burocratizzazione è esasperata praticamente nella totalità dei comparti statali (dogane, sanità ecc.) e ciò non fa che rallentare, se non a volte bloccare, il flusso delle merci nel loro percorso da origine a destinazione. ■

Paolo Volta
vltpaolo@tin.it

Claudia Caballini
claudia.cab@libero.it

Infrastrutture e logistica di filiera: due priorità per migliorare il sistema logistico

Il lavoro riportato nel Quaderno n° 18 del Freight Leaders Council sul tema «Nodi e snodi dei sistemi logistici italiani» è articolato in tre capitoli: nel capitolo 2 vengono riportati i risultati dei questionari e le criticità emerse mentre alcune proposte di soluzione vengono riportate nel capitolo 3; le analisi e le valutazioni sono metodologicamente raccolti in dieci punti.

I soggetti «attori» della ricerca su cui vengono raccolti dati ed informazioni sono fondamentalmente due: i caricatori e gli operatori logistici.

Per i caricatori (committenti) vengono riportate le posizioni rispetto ai singoli temi trattati prendendo a riferimento aziende di produzione del:

- settore dei beni di largo consumo;
- settore chimico-siderurgico industriale;
- settore telematica-informatica.

La prima osservazione è questa: la sfida della competitività del sistema economico, in una dimensione globale, assegna alla logistica un ruolo ormai fondamentale, determinando di fatto una valorizzazione del finalismo economico dei trasporti; trasporti che da settore dei servizi sono diventati ormai volano dell'economia, considerato che cresce ogni anno più del Prodotto interno lordo. Questi due aspetti richiedono di spostare l'ottica delle valutazioni:

- dalla distanza al tempo degli spostamenti come elemento prestazionale del sistema;
- dal prezzo della prestazione dei trasporti al suo contenuto di servizio;
- dalla realizzazione di infrastrutture alla necessità di prestare massima attenzione alle connessioni di rete per creare circuiti virtuosi tra accessibilità e competitività.

Pertanto gli elementi distanza-tempo, prezzo delle prestazioni, qualità dei servizi, assumono pesi diversi che a nostro avviso vanno implementati e trattati per filiere specifiche. In questa ottica e nel caso di studio per due settori specifici trattati, il settore chimico e quello siderurgico, gli elementi indicati giocano un ruolo completamente diverso. La prima riflessione è che, ferma restando la metodologia pienamente condivisa, si tratta di approfondire i temi trattati in una logica di filiera specifica.

Per gli operatori logistici, un ruolo rilevante viene assegnato all'operatore intermodale: interporti, compagnie di navigazione, operatori ferroviari.

Questi operatori a scala nazionale trasferiscono tutti insieme meno del 30% delle merci trasportate su tutte le distanze ed il processo di terzizzazione che investe il settore specifico della logistica, sul totale del fatturato logistico, incide solo per il 15%.

Per questa sezione resta evidente un punto fondamentale da approfondire ed è quello riguardante la modalità di assegnazione dei servizi di trasporti e logistica, ovvero FOB o CIF.

In Italia ormai è consolidata la prassi che la domanda tende a vendere FOB, anche se i grandi gruppi seguono la catena logistica dal punto di origine a quello di destinazione, utilizzando operatori logistici, che allo

stato attuale sono solo strumentali ad un ciclo teso normalmente organizzato dalla domanda (vedi il settore dell'alimentare, auto, carburanti, prodotti chimici).

Un altro aspetto che resta da approfondire in questo quadro è la quota del conto proprio, che a tutt'oggi resta ancora rilevante all'interno del sistema trasportologico italiano. Basta pensare che il totale dei due settori oggi è affidato a terzisti professionisti solo per il 34% a fronte del 50% di altri Paesi come Francia, Germania, Regno Unito.

Qualche riflessione sul processo causa-effetto nelle considerazioni fatte che «ciascun soggetto nella catena logistica deve considerare la propria condizione lavorativa anche come effetto del lavoro di chi lo precede o come causa della condizione lavorativa di chi lo segue».

La formulazione del rapporto gerarchico del processo logistico viene descritto nello studio con lo schema fishbone dalla forma a pesce; questa rappresentazione ci ha fatto venire in mente un detto napoletano, che per rappresentare situazioni di cattiva organizzazione di fasi di lavoro che dipendono gerarchicamente, si esprime «'o pesce fete d'a capa» (il pesce puzza dalla testa).

Questo per dire che lo studio elaborato, egregio per aver definito metodologicamente il rapporto causa-effetto nella catena logistica, non tiene conto che a monte della operatività c'è un sistema di contesto che va correttamente pianificato e disciplinato ed è quello della logistica pubblica; quello cioè messo in campo dalla parte pubblica Governo-Regioni, Province-Comuni, aspetti questi della logistica che investono la pianificazione dei territori e le politiche infrastrutturali. Le politiche per la logistica risultano ancora carenti e continuamente frammentate determinando un peso enorme sui livelli di operatività delle imprese private nella organizzazione dei processi per le attività di trasporti e logistica.

Allo stesso tempo occorre sottolineare che le regole che governano il settore hanno bisogno di essere meglio definite, soprattutto per gli aspetti che riguardano la liberalizzazione regolata dei servizi; è il comparto dei trasporti, che necessita di una attenta politica per disciplinare in primo luogo i tempi di carico e scarico delle merci, che a nostro avviso resta uno dei nodi principali del cattivo funzionamento della catena logistica.

Per concludere, il lavoro nella sua impostazione e metodologia fornisce un significativo contributo sui temi che investono il settore dei trasporti e della logistica nel nostro Paese e merita certamente un ulteriore approfondimento nella logica delle politiche di filiera superando se è possibile le criticità della logistica pubblica che condiziona i comportamenti posti in campo dalle imprese per efficientare la logistica privata. È nostra convinzione che la risoluzione del problema è nostra convinzione che non si trova sul versante della sola offerta dei servizi, ma è necessario che il tavolo di confronto per l'approfondimento dei temi trovi prevalentemente coinvolte le grandi confederazioni di categoria!

Rocco Giordano



giornopergiorno

4 GIUGNO

Tremonti: supertassa per i petrolieri

Saranno tassati i «super-utili» dei petrolieri. Il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, conferma da Lussemburgo che la tassa straordinaria sugli utili dei petrolieri sarà inserito nell'allegato al prossimo Dpef.

4 GIUGNO

In forte calo le immatricolazioni auto

Pesante flessione in maggio per le immatricolazioni di auto in Italia. Il calo è del 17,5% rispetto allo stesso mese del 2007.

5 GIUGNO

Alitalia. Per Bruxelles sono «aiuti di Stato»

L'Unione europea bocchia il prestito ponte per l'Alitalia e minaccia l'apertura di una procedura d'infrazione per «aiuti di Stato». Il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, replica che si tratta di un intervento finalizzato alla privatizzazione.

7 GIUGNO

Il petrolio penalizza le borse

Il prezzo del barile di petrolio sale di oltre 10 dollari in un giorno e tocca quota 139. Wall Street perde il 3,1%, L'Europa il 2%.

11 GIUGNO

Spagna. Scontri con i camionisti: due morti

Due morti in Spagna e in Portogallo negli scontri fra Polizia e camionisti in rivolta per l'aumento del prezzo del carburante.

19 GIUGNO

Manovra economica del governo: 34 miliardi

Il governo vara una manovra economica triennale del valore di 34 miliardi. Sono previste maggiori imposte per banche e petrolieri.

22 GIUGNO

Opec aumento la produzione di greggio

L'Opec si impegna ad aumentare di 200 mila barili al giorno la produzione di petrolio. L'Arabia Saudita chiede interventi contro la speculazione

25 GIUGNO

Accordo tra governo e camionisti. Stop al fermo

Raggiunto in extremis un accordo tra governo e associazioni dell'autotrasporto che revocano il fermo proclamato per cinque giorni. L'intesa prevede, fra l'altro, l'inserimento automatico in fattura degli aumenti del prezzo del gasolio.

27 GIUGNO

Il barile di petrolio supera i 140 dollari

La Libia minaccia tagli alla produzione di petrolio e il barile di petrolio supera i 140 dollari. Crollano le Borse: Wall Street ai minimi del 2006.

30 GIUGNO

Accordo sulla Tav. I lavori nel 2009

Accordo sulla Torino-Lione. Siglata l'intesa con i sindacati della Valsusa, ma restano alcuni irriducibili. Nel 2009 i primi lavori.

7 LUGLIO

Scioperano treni e autoferrotranvieri

Ondata di scioperi nei trasporti: i treni si fermano dalla mezzanotte; durante la giornata incrociano le braccia gli autoferrotranvieri.

17 LUGLIO

La Fiat entra nell'Alta velocità

Al via il treno che fa concorrenza alle FS. Capeggiata dalla Fiat, parte la cordata ferroviaria privata per il trasporto passeggeri: 28 convogli nel 2011.

29 LUGLIO

Il petrolio mette in crisi il low cost: crolla Ryanair

Crollo di Ryanair. Il petrolio manda in crisi le compagnie low cost. Utili in picchiata, tonfo in Borsa e una multa.

6 AGOSTO

Torna a scendere il prezzo del petrolio

Inverte la tendenza il prezzo del petrolio. Il costo del barile cala fino a 118 dollari.

9 AGOSTO

Tir fuori strada: sette morti

Strage sulla strada delle vacanze. Un Tir scavalca la corsia sulla Venezia-Trieste: sette morti. Chiesto l'antidoping per i camionisti.

11 AGOSTO

Ancora sangue sulle strade: sette morti in Salento

Scontro frontale a 160 chilometri all'ora tra due automobili sulle strade del Salento. Perdono la vita sette giovani.

27 AGOSTO

Pronto il piano Alitalia: 5 mila esuberi

Nasce la società (composta da 16 privati) che dovrà acquisire le attività dell'Alitalia. Presidente sarà Roberto Colaninno. Contatti con Air France. 7 mila esuberi da trasferire a Poste, Catasto e Fisco.

Le politiche di City logistic e il Progetto pilota di Milano

Nelle aree metropolitane il numero dei viaggi per le consegne aumenta e l'indice di riempimento dei veicoli diminuisce. E a Milano parte un piano basato su limitazione del conto proprio, disciplina degli accessi, incentivazione della sosta regolare, piattaforme logistiche sperimentali.

di **GIORGIO SPATTI**

LE PROBLEMATICHE DELLA LOGISTICA e del trasporto merci nelle aree urbane e metropolitane stanno assumendo un rilievo crescente negli ultimi anni in quanto percepite dall'opinione pubblica come fattore che concorre grandemente alla congestione del traffico e all'inquinamento.

Nello stesso tempo, con molta oggettività, va detto che la maggior parte delle esperienze condotte in Italia e all'estero nei confronti dei problemi della riorganizzazione della raccolta e distribuzione urbana delle merci non hanno ancora conseguito risultati definitivi. Ma con altrettanta oggettività penso che si debba prendere atto che tali esperienze hanno consentito di costruire e sistematizzare finalmente una «disciplina» ed hanno messo a disposizione un quadro di conoscenze e di strumentazioni che ci posso-

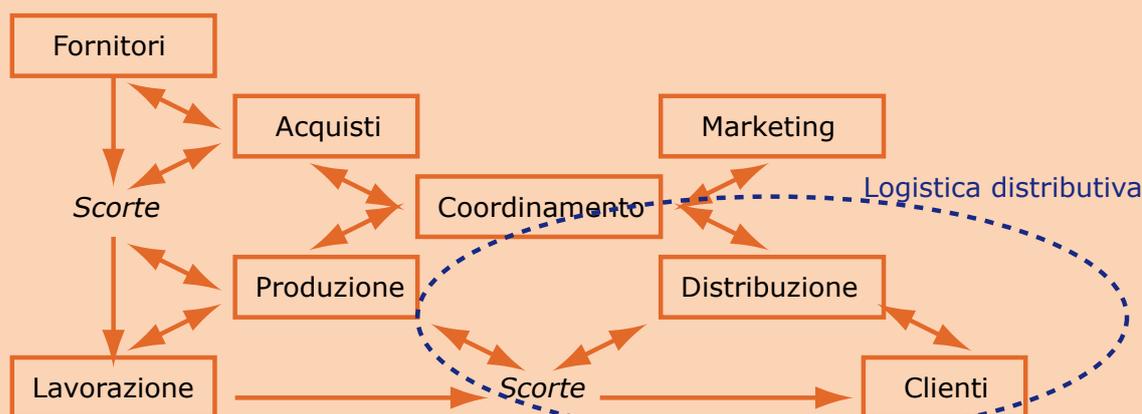
no oggi permettere di iniziare ad affrontare una sfida così complessa con la convinzione di poter conseguire certamente alcuni primi risultati positivi.

Affrontare i problemi di *City logistic* significa oggi riuscire a misurarsi con due aspetti che non possono essere tra loro disgiunti:

- a) la quota di traffico merci in area urbana, rispetto al totale del traffico, non è particolarmente elevata;
- b) gli effetti moltiplicativi della congestione e dell'inquinamento sono di gran lunga superiori e crescono in termini ulteriormente moltiplicativi in funzione del livello complessivo di congestione

Al contempo, come si è soliti dire, la distribuzione urbana costituisce l'«ultimo miglio» della catena logistica, su cui si «scaricano» le inefficienze di un cattivo funzionamento tra i diversi operatori dell'intero ciclo organizzativo (**Figura 1**).

Figura 1. Il ciclo organizzativo del sistema logistico



Le politiche di City logistic e il Progetto pilota di Milano



Ed ogni tipo di riorganizzazione si voglia adottare non può prescindere dall'esigenza/vincolo di mettere a disposizione dei clienti (siano essi imprese, industriali o commerciali, o consumatori finali) il prodotto richiesto nelle quantità e qualità desiderate, nei modi e tempi voluti, con i costi più bassi possibili.

È la nota **Teoria delle 6 Regole della Logistica** la quale assume che:

1. la giusta quantità (*the Right quantity*)
2. della merce effettivamente richiesta (*the Right object*)
3. giunga alla destinazione definita (*the Right place*)
4. nei tempi richiesti (*the Right time*)
5. secondo la qualità opportuna (*the Right quality*)
6. ad un prezzo equo (*the Right price*).

Ciò significa che dobbiamo abbattere congestione ed inquinamento riuscendo al contempo a garantire efficienza della distribuzione urbana e costi competitivi.

LA DISTRIBUZIONE URBANA

Ma un dato è oggi caratteristico: il numero dei viaggi per le consegne aumenta e l'indice di riempimento dei veicoli diminuisce. Ciò significa più traffico, più congestione, più inquinamento e costi unitari crescenti.

Giorgio Spatti è ingegnere ed esperto di trasporti e logistica. Ha iniziato ad occuparsi di trasporto merci con il Piano per gli interporti della Lombardia fin dagli inizi degli anni '80. prima come Direttore Programmazione dell'Assessorato ai Trasporti della Regione poi come Direttore Programmazione e Sviluppo di Ferrovie Nord Milano SpA. Già amministratore delegato dell'interporto di Bergamo e vicepresidente della Commissione traffico Aci di Milano, negli ultimi anni ha concentrato la sua attenzione sui problemi della riorganizzazione del combinato terrestre, della distribuzione urbana delle merci, dell'efficientamento delle catene logistiche (filiera agro-alimentare, del farmaco etc.). In tale ambito è stato uno degli esperti della Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica ed è oggi coordinatore scientifico del Progetto pilota per la «city logistic» di Milano e consulente della Provincia di Bergamo per i progetti attinenti la logistica e le piattaforme della distribuzione.

L'effetto è poi moltiplicativo perché la congestione diminuisce la velocità commerciale dei veicoli e ciò produce ulteriore inquinamento, minore efficienza ed un'ulteriore crescita del costo del trasporto.

Ciò vuol dire innanzitutto due cose:

1. che i problemi della distribuzione urbana possono essere affrontati solo nell'ambito di politiche di contenimento complessivo del traffico veicolare;
2. che l'insieme degli interventi e provvedimenti da adottare deve garantire per le diverse filiere e categorie un risultato di innalzamento delle prestazioni del servizio (ed ovviamente di contenimento dell'incidenza del costo del trasporto sulle attività).

LA SITUAZIONE ITALIANA

Due dati sono tipici della realtà italiana e non hanno un riscontro di equivalente peso e significato nelle altre realtà europee:

a) Il primo attiene alla **frammentazione degli esercizi commerciali** e alla presenza di superfici commerciali al dettaglio di limitate dimensioni. Tale aspetto, considerato fino a poco tempo fa un elemento di arretratezza, rappresenta oggettivamente per la distribuzione un fattore di complessità (e di costo) certamente più elevato di altre tipologie. In realtà, non solo costituisce un fattore di effetto e qualità urbana, che va difeso, conservato e protetto, ma nell'ottica delle moderne centralità urbane tende oggi a divenire un segmento sempre più consistente dei nuovi consumi e ne costituisce quindi una necessità. Per questo motivo sarà indispensabile che i provvedimenti di riorganizzazione non si pongano in modo tale da produrre effetti disincentivanti nei confronti del permanere di tali attività, in quanto questo si porrebbe quale fattore di degrado dell'intera città e di inadeguatezza del settore.

b) L'altro dato è che la struttura dei servizi di trasporto evidenzia ancora un'elevata presenza del **conto proprio**, con un parco veicoli più vecchio e più inquinante.

Il conto terzi, che a livello nazionale assorbe complessivamente circa il 61% delle tonnellate trasportate e l'86% delle tonnellate km prodotte, in ambito urbano/locale scende, nell'ordine, al 40,5% ed al 45,1%, risultando le altre quote di pertinenza del conto proprio che quindi mostra di prevalere malgrado i caratteri di inefficienza ed inefficacia del trasporto non professionale (**Tabella 1**).

Nello stesso tempo si pone la necessità di un approfondimento delle soluzioni da adottare per il conto proprio, perché è vero che la maggior parte degli esercenti non

Tabella 1. Il rapporto conto terzi/conto proprio nel trasporto merci in Italia

	Tonn. (mila)		Tonn/Km (mln)		Fatturato (mld €)	
	val. ass.	%	val. ass.	%	val. ass.	%
Conto terzi	245,267	40,5	5,626	45,1	3,64	13,2
Conto proprio	360,761	59,5	6,852	54,9	23,9	86,8
Totale ambito urbano/locale (fino a 50 km)	606,028	100,0	12,478	100,0	27,54	100,0
% su autotrasporti complessivi (compresi vettori esterni)	48,8%		7,2%		32,3%	

ha la percezione diretta dell'effettivo maggior costo di tale soluzione rispetto al conto terzi, ma per alcune filiere tale utilizzo ha invece motivazioni puntuali (ad es. scelta dei prodotti).

Oltretutto va evidenziato che una parte del conto proprio non attiene al trasporto merci, ma alle attività che possiamo definire di «manutenzione» e tale componente andrà disciplinata a parte.

I CRITERI DI INTERVENTO

Dall'elaborazione e dalle esperienze condotte sono da considerarsi acquisite alcune valutazioni. I provvedimenti schematici non sono sufficienti, in quanto producono una serie infinita di deroghe che minano l'efficacia del provvedimento stesso. Si deve in realtà elaborare un sistema di interventi e provvedimenti coordinato e diversificato in funzione delle filiere e delle loro specificità, delle tipologie commerciali e di servizio, delle dimensioni delle superfici di vendita.

Sono ormai evidenti una serie di strumenti di intervento possibili, riguardanti **sosta, utilizzo di veicoli, disciplina degli orari, tariffazioni** ecc. Tutti questi strumenti, una volta correlati a vincoli e condizioni che attengono agli obiettivi da perseguire, possono essere utilizzati sia in forma di incentivo che di disincentivo.

Una politica di *City logistic*, per essere tale, deve, infatti, includere un insieme di misure, di carattere infrastrutturale ed organizzativo, di *pricing* ed incentivazione, di regolamentazione e di gestione.

Ma fondamentale è il dosaggio e la coerenza del *mix* di misure prescelte rispetto agli obiettivi, che devono essere partecipati e condivisi dai soggetti economici su cui le misure impattano.

I DATI EMERGENTI DALL'ESPERIENZA MILANESE

Milano sconta la mancata realizzazione di interporti in grado di svolgere non solo un compito adeguato nei confronti del traffico intermodale di lunga distanza, ma anche di assolvere a quel ruolo di piattaforma logistica periurbana che sarebbe stato loro proprio ed ottimale.

Pertanto il dato generale che caratterizza la struttura territoriale degli insediamenti per la logistica è la **dispersione**. Come risulta dalle indagini condotte dal Comune, sull'arco delle 14 ore diurne di analisi (7:00-21:00):

- attraverso le barriere autostradali transitano **541.000** veicoli al giorno (totale bidirezionale), di cui circa il 20% sono veicoli merci;
- al cordone esterno dell'area di studio si contano **628.000** veicoli con una percentuale di veicoli merci intorno al 12%;
- al cordone interno si registrano circa **402.000** transiti, con una percentuale di veicoli merci prossima all'8%;
- la pressione del traffico merci, in termini percentuali, tende a ridursi dall'esterno verso il centro città;
- vi è un sostanziale equilibrio dei flussi nelle due direzioni (direzione Milano e direzione periferia);
- le distribuzioni del traffico nell'arco della giornata assumono in genere un andamento bimodale, con punte corrispondenti alle fasce orarie del mattino (7:00-9:00) e della prima serata (16:00-18:00).

La presenza di esercizi commerciali frammentati è elevata anche a Milano, ma si pone già nell'ottica delle moderne centralità urbane per le quali rappresenta, come si è detto, non solo una necessità ma anche un fattore di effetto e qualità urbana.

La grande distribuzione è altamente presente, ma si è sviluppata spesso in assenza di politiche urbanistiche e/o infrastrutturali e pone problemi puntuali di congestione destinati ad aggravarsi con le nuove iniziative, se non adeguatamente gestiti (politiche localizzative).

La struttura degli operatori evidenzia ancora un'elevata presenza del conto proprio, crescente verso le aree centrali e con un parco veicoli più vecchio e più inquinante. In realtà le sue componenti sono due: quella che non attiene alla distribuzione ma alle attività di manutenzione e quella degli approvvigionamenti effettuati direttamente dagli esercizi commerciali, per i quali si tratta di promuoverne la conversione al conto terzi.

Tabella 2. Traffico in entrata e uscita da e per l'area urbana di Milano

	BARRIERE AUTOSTRADALI			CORDONE ESTERNO			CORDONE INTERNO		
	Direzione		Totale	Direzione		Totale	Direzione		Totale
	Milano	Periferia		Milano	Periferia		Milano	Periferia	
Traff. totale	269.049	271.653	540.702	315.365	312.842	628.207	216.719	185.801	402.520
Traff. merci	55.284	51.957	107.241	38.092	39.735	77.827	18.014	15.418	33.432
% traff. merci	20,55%	19,13%	19,83%	12,08%	12,70%	12,39%	8,31%	8,30%	8,31%



City logistic La situazione nelle città italiane

I sistemi distributivi sia primari che secondari, compresi i depositi centrali e/o periferici, hanno subito profonde trasformazioni.

I cambiamenti più rilevanti sono l'**aumento della frequenza dei rifornimenti** ai punti vendita e la **riduzione dei quantitativi** delle singole consegne.

L'effetto congiunto di queste tendenze sono:

- aumento dei veicoli-km e diminuzione delle tonn-km;
- un maggior traffico di distribuzione con effetti sulla congestione e l'inquinamento in ambito urbano, con forte presenza del conto proprio;
- forti elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e quella merci della mobilità urbana, sia relativamente alla circolazione che alla sosta.

LE POLITICHE DEGLI ENTI LOCALI

Gli Enti locali pongono in campo prevalentemente politiche di regolazione dei flussi, con ordinanze che disciplinano l'accesso dei veicoli adibiti alla distribuzione urbana delle merci in termini di fasce temporali, portata e dimensioni di ingombro dei mezzi.

Manca la conoscenza degli attori e dei modelli operativi della logistica urbana e quindi una disciplina differenziata per tipologie di attività.

PIATTAFORME URBANE PER LA DISTRIBUZIONE

La realizzazione di piattaforme urbane per la di-

stribuzione congiunta fra più operatori presenta problemi non irrilevanti di praticabilità, dal momento che determinano:

- una ulteriore rottura di carico che gli operatori professionali devono poter ritenere giustificabile in termini di costo aggiuntivo, a fronte di vantaggi rispetto alla propria organizzazione interna;
- un sovracosto per i destinatari della distribuzione: i clienti;
- la richiesta di messa a sistema di un universo di «attori» il cui coordinamento è un processo molto complesso che passa attraverso il Governo dei conflitti tra flussi e luoghi.

IL MERCATO DELLA LOGISTICA

In Italia la logistica ha un fatturato di c.a. 200 miliardi di euro.

La terziarizzazione della logistica «integrata» è stimata nell'ordine del 15%, contro il 25% circa della Germania, il 35% della Francia.

Il solo affidamento a terzi della gestione del ciclo del trasporto in Italia è a meno del 50%; l'informazione/comunicazione (25-30%); la gestione commerciale degli ordini e fatturazione (15%); l'affidamento a terzi dell'intera fase logistica (10%).

Permane una quota elevata di veicoli in conto proprio che, poco e male utilizzati, determina peraltro costi elevati in senso economico, sociale, ambientale.

I CARATTERI DEL CONTO TERZI E DEL CONTO PROPRIO IN AMBITO URBANO/LOCALE

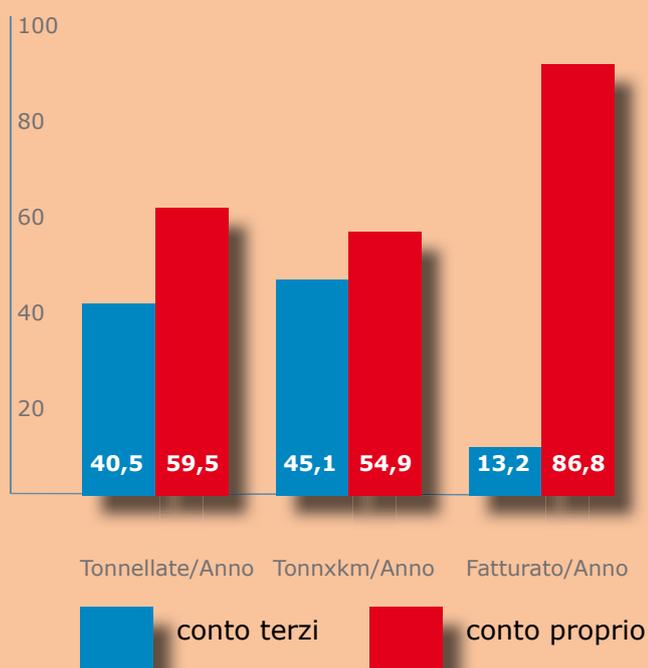
A livello italiano l'entità del trasporto di merci in ambito urbano/locale - distanze non superiori ai 50 km - ammonta, su base annua, a 606 milioni di tonnellate ed a 12,5 miliardi di tonnellatekm, pari rispettivamente al 48,8% ed al 7,2% dell'intero autotrasporto merci nazionale.

Il conto terzi assorbe circa il 61% delle tonnellate trasportate e l'86% delle tonnellatekm prodotte. In ambito urbano/locale il c/terzi movimentata il 40,5% di tonnellate e il 45,1% di tonnellatekm. L'indice di produttività del veicolo utilizzato dal conto terzi è doppio, in alcuni casi triplo, rispetto al conto proprio.

Il «costo» del trasporto, valorizzato, è di €66,24/tonnellata e €3,49/tonnellatekm per il conto proprio; €14,8/tonnellata e € 0,65/tonnellatekm per il conto terzi.

Il conto proprio ha un costo del trasporto 4 volte superiore al conto terzi per tonnellata trasportata; di oltre 5 volte per tonnellatekm movimentata.

LA VALORIZZAZIONE ECONOMICA DEL CONTO TERZI E DEL CONTO PROPRIO IN AMBITO URBANO/LOCALE



...il progressivo aumento della frequenza delle consegne ai punti vendita, per l'esigenza delle imprese commerciali di ridurre il capitale immobilizzato in scorte, diminuire i relativi oneri finanziari, ridurre gli spazi necessari per lo stoccaggio dei prodotti e ridurre i rischi di invenduto...

Figura 2. Barriere autostradali



Il conto terzi a Milano (**Figure 2, 3 e 4**), a differenza dello scenario nazionale, presenta in epoca recente una minor frammentazione ed una prima tendenza alla concentrazione che sta favorendo il rinnovo del parco veicoli.

Il dato infine che appare più consistente che altrove (e che evidenzia il grado di complessità) è quello del progressivo aumento della frequenza delle consegne ai punti vendita, determinata dall'esigenza delle imprese commerciali di ridurre il capitale immobilizzato in scorte, diminuire i relativi oneri finanziari, ridurre gli spazi necessari per lo stoccaggio dei prodotti e ridurre i rischi di invenduto.

L'introduzione dell'*Ecopass* ha accelerato il dibattito con le categorie interessate e sono oggi maturi i tempi per avviare, attraverso un sistema, concordato appunto con le categorie, alcune linee di intervento prioritarie che sono sintetizzabili:

- nella **limitazione del conto proprio** (diseconomico e con un parco arretrato), incentivandone la conversione al conto terzi (mentre per i «manutentori» andrà incentivata la conversione del parco veicoli);
- nella adozione di una **disciplina degli accessi**, circolazione e sosta (finestre) articolata per

filiere, zone, tipologie degli insediamenti commerciali, veicoli impiegati;

- nella **incentivazione della sosta regolare** nelle operazioni di carico/scarico sia attraverso l'utilizzo di adeguate tecnologie di controllo sia attraverso l'uso gratuito delle aree non dedicate;
- nella **sperimentazione di piattaforme logistiche** sulle quali orientare l'insediamento dei grossisti ed ottimizzare l'organizzazione degli operatori e dei cicli di distribuzione.

Su questa base è stata proposta una fase di avvio costituita da un primo nuovo quadro di regolazione degli accessi e delle attività di carico e scarico basato sulle tre variabili fondamentali che caratterizzano la distribuzione urbana:

- filiera delle merci (quelle indicate dal tavolo di lavoro congiunto);
- veicolo (livello di inquinamento);
- titolo del trasporto (conto proprio/conto terzi).

Le filiere interessate in questa fase sono:

- **filiera agroalimentare**
- **filiera tessile abbigliamento**
- **filiera elettrodomestici**
- **filiera pubblici esercizi**



Figura 3. Cordone esterno (Sezioni interne al sistema tangenziale)

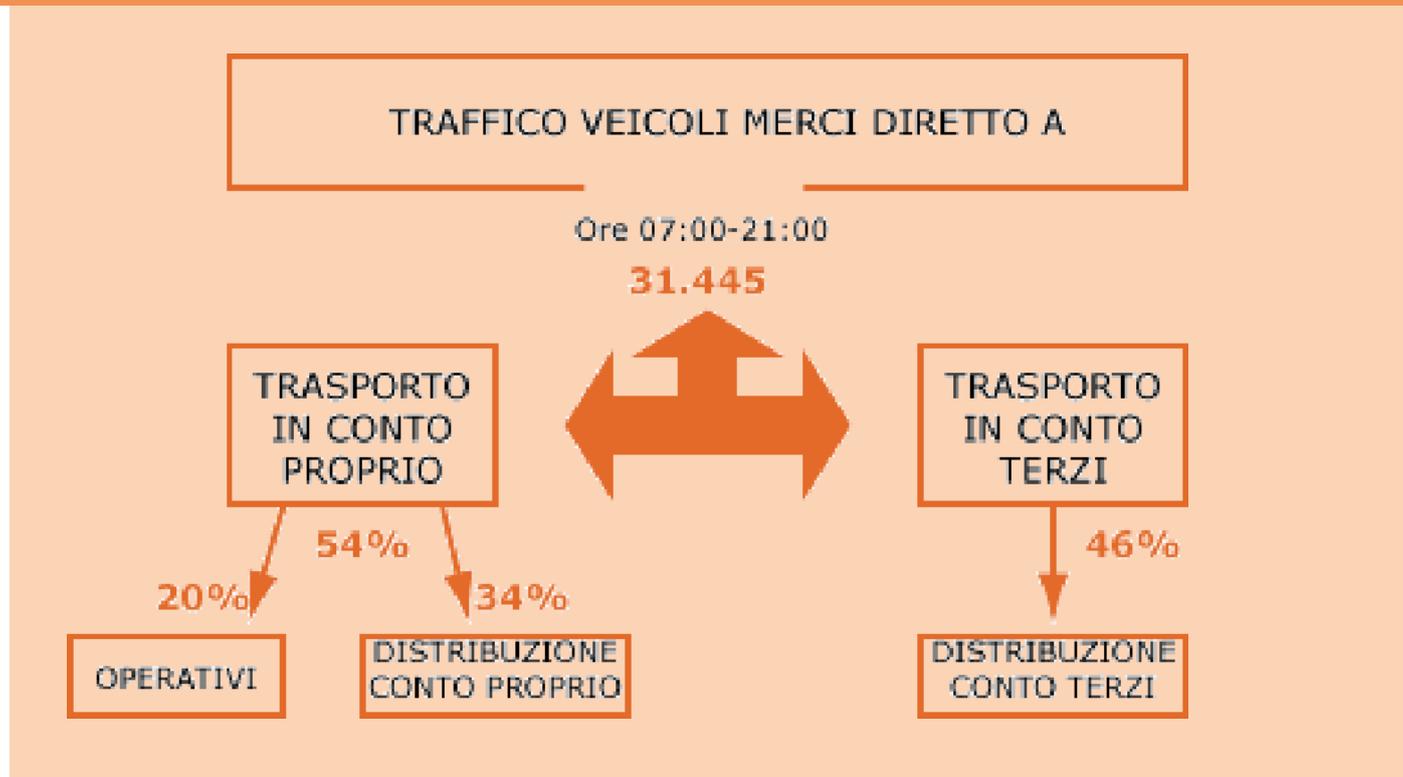


Figura 4. Cordone interno (Sezioni in prossimità della cerchia filoviaria)



Per ciascuna filiera sono state ipotizzate delle fasce temporali meglio rispondenti alle esigenze dei commercianti, nonché delle possibilità di distribuzione nell'arco della giornata, dei tempi di carico e scarico, di un incentivo al conto terzi rispetto al conto proprio e di un *ticket* di ingresso più alto o più basso della tariffa base, che tenga conto dei livelli di emissione del veicolo. Le ipotesi predisposte andranno ora attentamente verificate nell'ambito

dell'accordo in fase di stipula tra Comune di Milano, Unione del Commercio ed associazioni degli operatori sia per le finestre temporali che per il livello di applicazione dell'*Ecopass*. ■

Giorgio Spatti
giorgiospatti@libero.it

abbiamo letto...

AUTORI VARI

Economia dei trasporti e logistica economica: Ricerca per l'innovazione e politiche di governance

Giordano Editore, pagg. 1.108



Gli atti della IX Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti e della Logistica tenutasi a Napoli dal 3 al 5 ottobre 2007 sul tema: «Economia dei Trasporti e Logistica economica: ricerca per la innovazione e politiche di governance», sono raccolti seguendo lo stesso ordine dei lavori dell'incontro come da Programma delle due giornate di studio, con i conseguenti approfondimenti e dibattiti.

I temi trattati sono tanti e gli autori delle memorie, degli scritti e delle testimonianze, rappresentano il quadro completo dell'impegno che la Società degli Economisti dei Trasporti e della Logistica sta dedicando alla materia.



Nella prima parte vengono riportati i saluti delle Autorità e dei rappresentanti dell'industria dei trasporti (Mauro Moretti per il Gruppo FS, Francesco Nerli per Assoport, Nereo Marcucci per Assoligistica, Gianpaolo Polichetti per Short Sea Shipping, Zeno D'Agostino per Logica, Giuseppe Pinna per Assoferr e Rodolfo De Dominicis per l'UIR), le relazioni generali del Presidente della SIET, Enrico Musso, dell'Università di Genova, e del coordinatore delle giornate di studio, Ennio Forte, dell'Università Federico II di Napoli e componente del Direttivo SIET.

La raccolta dei numerosi contributi - che hanno spaziato dallo stato dell'arte dei trasporti e della logistica in Italia all'economia dei trasporti terrestri, ammittimi e aerei, dalla logistica economica di fronte alla globalizzazione alla regolamentazione, impatto economico dei trasporti e finanziamenti delle infrastrutture - rappresenta una tappa utile per «tracciare» nella economia del Paese il tema della ricerca e della innovazione, condizione imprescindibile per rilanciare la competitività del Paese, e rafforzare la convinzione che, dal momento che i

trasporti e la logistica crescono con un ritmo che è superiore a quello della crescita del PIL, l'Economia dei trasporti e della Logistica rivestirà sempre più un ruolo centrale nei processi di organizzazione del territorio, delle allocazioni degli impianti produttivi e dei servizi e delle politiche infrastrutturali.

Per questo ultimo aspetto è necessario tenere conto non solo dei grandi assi e dei grandi nodi, quanto e soprattutto delle accessibilità territoriali e delle connettività delle reti.

Molti scritti sono di giovani ricercatori che la Società degli Economisti dei Trasporti e della Logistica continuerà a seguire nel solco dei saperi per conoscere, trasferire e per formare una scuola di eccellenza capace di aiutare una classe di giovani «aperti» al confronto internazionale al servizio del Paese.



Proprio la qualità dei numerosi contributi presentati nelle tre giornate di Napoli soprattutto da giovani studiosi della materia (e il volume ne costituisce la più tangibile testimonianza), infatti, evidenzia un contrasto stridente con l'esiguità della schiera di ricercatori ed esperti di Economia dei Trasporti e della Logistica nelle Università italiane.

Se ne è fatto interprete, con un richiamo esplicito e documentato, lo stesso Ennio Forte, ricordando che, secondo i più recenti dati Cineco-Ministero della Università e della Ricerca (Ottobre 2007), in Italia vi sono circa 400 Strutturati di Economia ed Estimo rurale e solo poco più di 20 Strutturati di Economia dei Trasporti. E che tutti gli strutturati del settore disciplinare SECS P/06 (Economia Applicata), che include oltre che l'Economia dei Trasporti anche l'Economia regionale, sono meno di 160!

Rocco Giordano



Società specializzata in Trasporti e Logistica offre servizi di consulenza e direzione aziendale per la organizzazione di progetti di logistica integrata.

Sviluppa moduli personalizzati di formazione per il management di aziende private e pubbliche.

Opera nel settore delle certificazioni della qualità per la sicurezza del settore dell'autotrasporto e della logistica.

Ha in corso numerosi studi e progetti sulla logistica di filiera e la definizione dei piani d'impresa per le piattaforme logistiche.

Ha avviato studi di approfondimento di diritto dei trasporti sul tema dei contratti per i trasporti e la logistica e sulle responsabilità collegate.

TRA.LOG. consulting s.a.s.
80121 Napoli - Via F. Crispi n.94
tel. +39.081.7618020 - fax +39.081.2404906 -
cell. +39.393.9042513 - tralog@tralogconsulting.it
20122 Milano - Via Chiossetto 11
tel. +39.02.76017159 - fax +39.02.76395621

Fiscalità di vantaggio e competitività territoriale

Vantaggi fiscali per compensare penalizzazioni di natura geografica. È l'ipotesi avanzata dalla Provincia di Como, per ridare competitività ad un'area - quella della «Gronda Nord» - in cui l'attraversamento del Gottardo è gravato dai maggiori costi di pedaggi e politiche doganali.

di **ROCCO GIORDANO**

LA PROVINCIA DI COMO, da una prima lettura degli indicatori demo-socio-economici e infrastrutturali, quest'ultimi per gli aspetti che riguardano accessibilità del territorio e connessioni delle reti, registra fattori di svantaggio competitivo aggravati dal fatto che sulla **Gronda Nord** dell'arco alpino è la provincia più penalizzata per l'attraversamento del Gottardo che diventa sempre più complesso sia per i maggiori costi dovuti ai pedaggi quanto e soprattutto per le politiche doganali. Questo tema è stato approfondito e quantificato per valutare come sia possibile organizzare un impianto logistico-organizzativo capace di ridurre i tempi e i costi collegati alle attività doganali e all'attraversamento del valico puntando su due aspetti:

- attivare con la **Regione Lombardia** una richiesta di riconoscimento dall'Unione europea di maggiori vincoli alla libera circolazione delle merci nell'attraversamento della Svizzera che appesantiscono i costi dei trasporti degli operatori comaschi e, più in generale, di quelli lombardi e quelli nazionali;
- attivare a livello di **Governo centrale**, attraverso una politica di federalismo fiscale, la richiesta di trattenere una quota parte dei diritti doganali per l'infrastrutturazione del territorio e per la logistica.

LE CRITICITÀ

Le azioni indicate vogliono tracciare un percorso per sostenere la fase di cambiamento economico-politico che attraversa il nostro Paese, ma anche per impostare un progetto differenziato a scala territoriale capace di salvaguardare le capacità produttive, anche se in modo differenziato per le singole diverse aree del Paese.

Negli altri Paesi del nord Europa (Germania-Francia-Paesi Bassi) hanno governato le trasformazioni del territorio

e della economia locale per far fronte al calo industriale, con studi di settore sulla logistica ed il turismo/cultura. Nella **Ruhr-Duisburg** (Germania) e nel Nord **Pas de Calais Dourges**, vicino a Lille (Francia), dove lavoravano rispettivamente 300.000 minatori e 100.000 addetti al tessile in Francia, ora più di 100.000 addetti lavorano nella logistica.

I punti di attacco di una nuova fase di sviluppo per la Provincia di Como, mutuando quanto già avvenuto in altri Paesi, sono stati impostati su alcuni fattori che possiamo così sintetizzare:

- organizzare il territorio della Provincia di Como in relazione alle esigenze di filiera economico-produttive prevalenti;
- progettare un sistema logistico-transportistico capace di attrarre investimenti e nuove allocazioni territoriali;
- sostenere la fattibilità di un parco logistico intermodale per supportare le politiche di sviluppo;
- definire una fiscalità di vantaggio.

I due capisaldi sono:

1. Il **Parco logistico intermodale** è contraddistinto come un'area logistica organizzata con messa a disposizione di aree coperte di magazzino avente le seguenti caratteristiche:

Rocco Giordano è laureato in Economia Marittima all'Istituto universitario Navale di Napoli. È docente di Economia dei Trasporti presso l'Università di Salerno e responsabile Studi e Ricerche per la logistica e per la sicurezza del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori.

Fiscalità di vantaggio e competitività territoriale



- forte accessibilità territoriale e lieve impatto sul territorio;
 - aree con strutture di supporto capaci di migliorare il processo logistico degli operatori locali del settore tessile-abbigliamento, legno, metallurgico;
 - aree con punti di drenaggio dei flussi di traffico di attraversamento che sono sempre più penalizzati;
 - aree con punti di eccellenza per la localizzazione di centri di grossisti-depositi per la distribuzione delle merci nell'area del Nord-Ovest;
 - aree con magazzini per l'organizzazione e razionalizzazione dell'ultimo miglio.
2. Una **Piattaforma telematica per il territorio** per accelerare l'integrazione di una offerta informativa sul traffico, alimentata sia da *content provider* esterni sia dalle informazioni generate dagli stessi autotrasportatori (effetto *community*).
- Questo significa la creazione di una rete di «sensori mobili» sul territorio, quali fonti integrative rispetto a quelle istituzionali, in grado di monitorare in tempo reale la situazione della mobilità.
- L'architettura generale è quella implementata dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori ed il DAtEX del nodo di Como è la prima piattaforma territoriale locale che consente:
- la centralità della Camera di Commercio quale ente di riferimento per l'erogazione dei servizi di infomobilità agli autotrasportatori e specificamente per quelli del Gottardo;
 - la creazione e disponibilità di una banca dati aggiornata in tempo reale sullo stato della viabilità, sull'incidentalità ecc.;
 - lo sviluppo di una più ampia offerta di servizi a terzi in qualità di *content/service provider*;
 - la massima flessibilità nell'evoluzione dell'offerta di servizi, grazie alle caratteristiche di integrabilità e di estendibilità della piattaforma;
 - il miglioramento della qualità delle informazioni in termini di affidabilità, tempestività e capillarità.

LE OPPORTUNITÀ

Un punto di forza del progetto è l'attivazione di un tavolo tecnico per mettere a punto un piano operativo che per il territorio mette a punto un progetto economico-finanziario di «fiscalità di vantaggio» basata sui seguenti punti cardine:

1. Il maggior costo stimato in 200 milioni di euro è sopportato da:
 - operatori della domanda e settori produttivi localizzati sul territorio comasco e che per l'*import-export* per il centro Europa attraversano la Svizzera;
 - operatori spedizionieri che mancano di strutture
- adeguate per migliorare i loro processi operativi nella logica di operatori logistici e quelli organizzativi per le operazioni di *import-export*;
2. La fiscalità di vantaggio va riconosciuta a tutti gli operatori che attraversano il Gottardo e che sono stati così individuati:
 - vettori stradali che non hanno alternative di trasporto combinato.
 - aziende locali con passaggio «obbligato» attraverso il Gottardo: 10% del totale dei traffici;
 - operatori del resto della Regione Lombardia che attraversano il Gottardo che rappresentano il 30% del totale dei viaggi;
 - il rimanente 60% va ripartito tra tutti gli operatori del resto d'Italia che transitano attraverso il territorio svizzero.
 3. Gli operatori possono godere di un vantaggio fiscale del tipo credito d'imposta collegato alle quantità di viaggi che interessano il centro Europa quale compensazione dei maggiori costi.
 4. Un altro punto che deve trovare concreta attuazione anche con il concorso finanziario dell'Unione europea, è la realizzazione del Parco logistico per l'area lariana, così caratterizzata:
 - un'area di sosta attrezzata per i veicoli che devono sostare sul territorio italiano per difficoltà congiunturali e/o strutturali per attraversare il territorio svizzero;
 - un'area di magazzini coperti per la lavorazione e/o depositi di merci che operano in regime di franchigia e IVA nelle operazioni di *import-export*;
 - un'area per il magazzinaggio e stoccaggio per il miglioramento delle politiche di filiera per i settori tessile, legno, metallurgico;
 - un'area per la razionalizzazione della raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano.
 5. Gli incentivi, sia per le attività di gestione di servizi di trasporti che per le attività logistiche, possono essere differenziati per filiere a seconda che il trasferimento delle merci sia operato, attraverso contratti scritti, con la formula C_{IF} o F_{OB}:
 - con la formula C_{IF} l'incentivo viene posto direttamente in «testa» al committente e/o spedizioniere che si fa carico di «seguire» la merce fino a destinazione;
 - con la formula F_{OB} l'incentivo viene posto in «testa» al vettore, operatore logistico che si fa carico di «seguire» per conto della committenza il carico fino a destinazione. ■

25 SETTEMBRE/2 OTTOBRE

IAA

Hannover (Germania)

62ª edizione del Salone internazionale biennale del veicolo industriale e commerciale più importante d'Europa.

www.iaa.de/

1/4 OTTOBRE

ZEROEMISSION 2008

Roma (Italia)

Nove saloni in contemporanea, specializzati per le aziende interessate allo sviluppo delle energie rinnovabili, alla sostenibilità ambientale, alla lotta ai cambiamenti climatici.

www.zeroemission.eu/pages/fiere_it.asp

6 NOVEMBRE

4° PREMIO «IL LOGISTICO DELL'ANNO»

Milano (Italia)

Convention d'affari su trasporto, logistica e Supply Chain Management.

www.euromerci.it/

10/12 NOVEMBRE

LOGITRANS

Madrid (Spagna)

Salone dei prodotti e dei servizi della logistica e dei trasporti euro-latino americani.

www.ifema.es/accesible/

11/12 NOVEMBRE

16° MEETING TRANSPORT&LOGISTICS

Tivoli (Italia)

Organizzato da Assologistica, il riconoscimento premia aziende e manager dei settori tecnologico, immobiliare, ambientale, trasportistico, internazionale.

www.meetinginternational.it/

16/20 NOVEMBRE

5TH WORLD CONGRESS ON INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS

New York (Usa)

Salone annuale dei Sistemi intelligenti di Trasporto (ITS). ITS America presenta il «Best of ITS Awards, il solo riconoscimento al mondo che premia le iniziative più innovative, efficaci ed incisive del settore.

http://www.itsa.org/worldcongress/c341/ITSA_Events/2008_World_Congress.html

20/22 NOVEMBRE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Verona (Italia)

6ª edizione della manifestazione che presenta le principali novità in materia di tecnologia, normative, esperienze per la sicurezza stradale.

www.sissonline.it/

27 NOVEMBRE

IDENTIFICAZIONE AUTOMATICA E TRACCIABILITÀ

Verona (Italia)

Incontro internazionale su logistica e supply chain management e movimentazione interna.

<http://www.meetinginternational.it/manif/identifica/scheda.html>

27/29 NOVEMBRE

2° CITY LOGISTICS EXPO

Padova (Italia)

Salone internazionale della logistica urbana. In contemporanea si svolge «Intermodality», salone della logistica sostenibile.

www.citylogistics-expo.it

2 DICEMBRE

TELEMOBILITY FORUM

Roma (Italia)

Convegno sulle ultime soluzioni hardware e software, i servizi, le tecnologie e le piattaforme di localizzazione basate su reti di cellulari o Gps.

www.telemobilityforum.com/it/

8/9 DICEMBRE

TRUCK&BUS WORLD FORUM 2008

Göteborg (Svezia)

Forum internazionale sul trasporto sostenibile e l'economia globale, con la partecipazione di industria, mondo accademico e settore pubblico.

www.tnbworldforum.com/

24/26 MARZO 2009

SITL TEMPS RÉEL 2009

Parigi (Francia)

Il più importante Salone internazionale europeo delle soluzioni logistiche. L'edizione 2008 ha visto la partecipazione di 800 espositori e 25 mila visitatori professionali.

www.sitlk.eu