

Sistemi^{di}Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

POLITICA DEI TRASPORTI

Una strategia europea di buon senso per l'attraversamento dei valichi alpini

di Rocco Giordano e Alberto Frondaroli

LOGISTICA

L'incidenza di una buona supply chain sull'economia generale di azienda

di Antonio Malvestio

Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo

di Aldo Loris Rossi

INFRASTRUTTURE

Il sistema italiano nel mondo che cambia: criticità e proposte di soluzione

di Massimo Schintu e Rocco Giordano

INFRASTRUTTURE

Rilanciare le grandi opere evitando i vecchi errori

di Giovanni Pinto

Osservatorio sui costi dell'autotrasporto: elementi metodologici di analisi e valutazione

di Paolo Stampacchia, Rocco Giordano e Maria Daniele

Office
Solution

Technology
Solution

Creative
Solution

ECO
Solution



Recupero dati in clean room
Assistenza Hw & Sw
Sviluppo software
Hosting & Web
Graphic design
Acquisizione documentale
Gestione flussi aziendali
C.R.M.
P.E.C.
Impianti fotovoltaici



SE.A.R.C.H.
TECHNOLOGY

SE.A.R.C.H. sas

Via Vicinale S.Maria del Pianto (Centro Polifunzionale Torre I, 12° Piano) • 80143 Napoli • Italia

Tel: +39 081 19 36 04 77 • Fax: +39 081 19 36 24 22

E.mail: info@search-tec.it • Sito Web: <http://www.search-tec.it>

POLITICA DEI TRASPORTI

Una strategia europea di buon senso per l'attraversamento dei valichi alpini

di Rocco Giordano e Alberto Frondaroli

LOGISTICA

L'incidenza di una buona supply chain sull'economia generale di azienda

di Antonio Malvestio

Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo

di Loris Rossi

INFRASTRUTTURE

Il sistema italiano nel mondo che cambia: criticità e proposte di soluzione

di Massimo Schintu e Rocco Giordano

INFRASTRUTTURE

Rilanciare le grandi opere evitando i vecchi errori

di Giovanni Pinto

Osservatorio sui costi dell'autotrasporto: elementi metodologici di analisi e valutazione

di Rocco Giordano, Maria Rosella e Paolo Stampacchia

Sistemi di Logistica

Rivista trimestrale on line

Anno II - n. 3 - Settembre 2009

Registrazione del Tribun. 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

via Alberto Caroncini, 23

00197 - Roma

tel. +39.06.8081727

fax +39.06.62276167

md1718@mclink.it

Editore

Giordano Editore

via Francesco Crispi, 94

80121 - Napoli

Tel. +39.081.665131

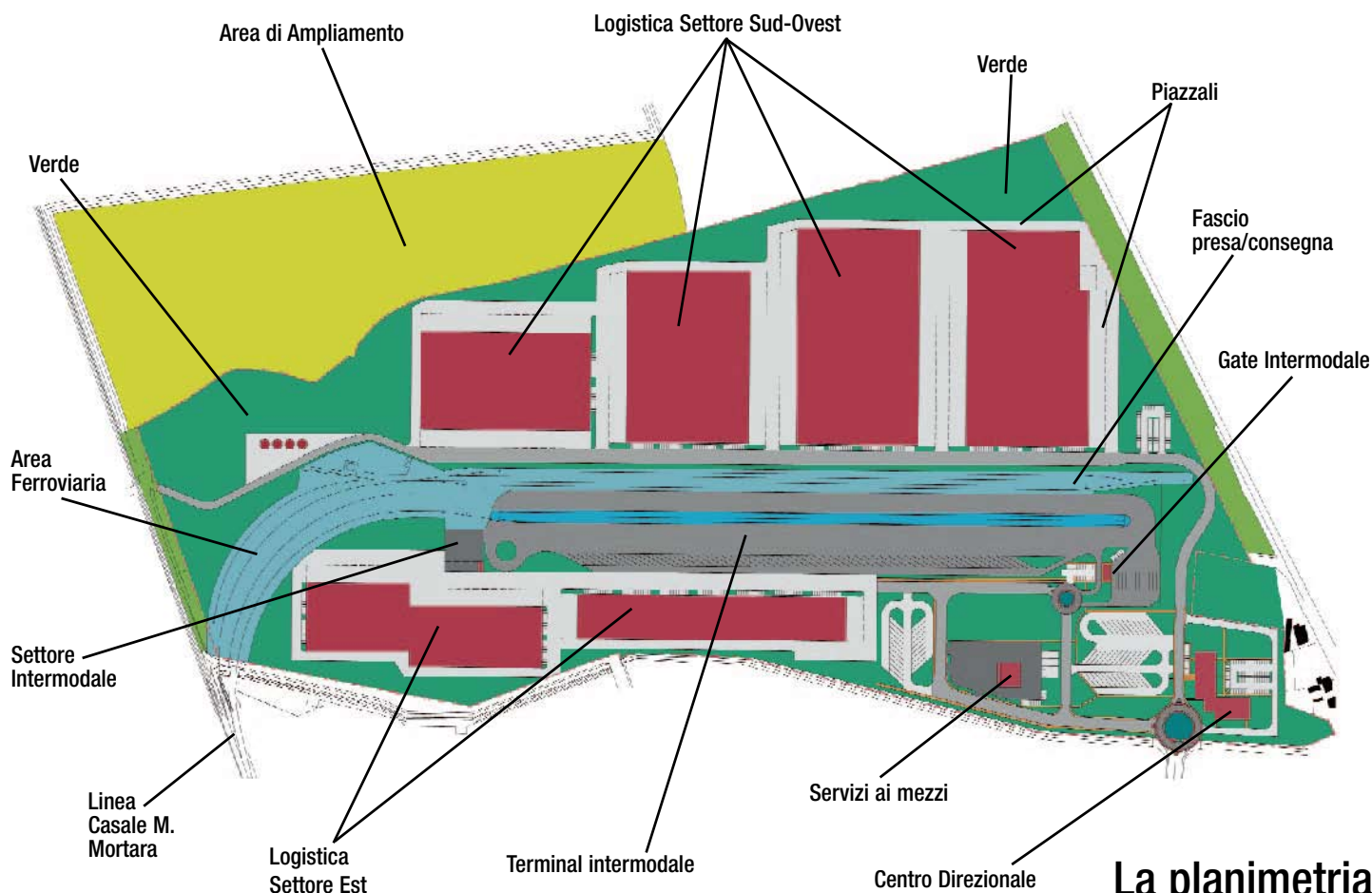
Fax +39.081.2404906

giordanoeditore@giordanoassociati.com

- 4** EDITORIALE
Infrastrutture e Mediterraneo: il ruolo del Sud
di **Rocco Giordano**
- 6** ABSTRACT
- 7** INFRASTRUTTURE
Rilanciare le grandi opere evitando i vecchi errori
Nasce l'Osservatorio del Club Leonardo e dell'Università Marconi sui grandi progetti
di **Giovanni Pinto**
- 14** MEDIA
- 15** POLITICA DEI TRASPORTI
Una strategia europea di buon senso per l'attraversamento dei valichi alpini
Politiche di gestione del traffico insostenibili al microscopio dell'Albo degli autotrasportatori
di **Rocco Giordano** e **Alberto Frondaroli**
- 22** RECENSIONI
- 24** NORMATIVA
- 25** LOGISTICA
L'incidenza di una buona supply chain sull'economia generale di azienda
L'esperienza della Procter&Gamble e il confronto con la situazione italiana
di **Antonio Malvestio**
- 29** LOGISTICA
Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo
Dieci punti per rendere il nostro Paese (e il Sud) strategici nel sistema intermodale europeo
di **Aldo Loris Rossi**
- 34** DIARIO
- 35** INFRASTRUTTURE
Il sistema italiano nel mondo che cambia: criticità e proposte di soluzione
I nodi da sciogliere e le strade da percorrere per fronteggiare la crescente domanda di trasporto
di **Massimo Schintu** e **Rocco Giordano**
- 40** LETTERE
- 41** **Osservatorio sui costi: elementi metodologici di analisi e valutazione**
Elaborazione dei dati e simulazioni su diverse ipotesi di carico e di velocità
di **Paolo Stampacchia**, **Rocco Giordano** e **Maria Daniele**
- 47** GIOVANI
- 48** APPUNTAMENTI

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

Infrastrutture e Mediterraneo: il ruolo del Mezzogiorno

IL DIBATTITO DEGLI ULTIMI MESI, dopo la crisi finanziaria che ha fatto tenere il fiato sospeso ad analisti finanziari, economisti e uomini di studio dei diversi continenti, gradualmente si sta stemperando dietro gli accordi politico-economici che gli Stati stanno avviando o hanno definito per i prossimi 10-20 anni. Gli scenari che abbiamo di fronte sono sottoposti a continue sollecitazioni e fibrillazioni, con un'invariante: la grande attenzione per il continente africano, sia per i grandi giacimenti di materie prime, sia quale grande mercato dei consumi, ma allo stesso tempo per i progetti di infrastrutturazione ai fini dello sviluppo.

L'AFRICA E IL MEZZOGIORNO

L'Italia in questo nuovo scenario sta cercando di trovare un proprio spazio geo-politico ed economico. L'annuncio che Finmeccanica ha definito un protocollo di intesa per interventi nel settore dell'energia, dei trasporti e delle infrastrutture nel continente africano, in qualche modo copre un «vuoto» nella politica internazionale verso quest'area.

La nostra insistenza a riprendere questi temi sono una provocazione al dibattito e un richiamo all'attenzione su una partita ormai aperta che richiede un grande sforzo politico-diplomatico per essere attori e non convenuti nello sviluppo euro-mediterraneo dei prossimi anni, ma è anche la manifestazione della convinzione che l'Italia Meridionale può ritrovare una vera grande opportunità per reclamare, non come oggi risorse per infrastrutture attraverso istanze regionalistiche e municipalistiche, ma un grande progetto del Mezzogiorno che può segnare realmente una svolta storica per il futuro sviluppo del Paese.

GLI INTERESSI INDUSTRIALI

In verità in questi ultimi mesi il dibattito istituzionale sulle infrastrutture come quello attivato da **Italiade-cide** e **Fare Futuro** o quello più seminariale-scientifi-

co del **Club Leonardo** e dell'**Università Guglielmo Marconi**, risentono della mancanza di un quadro di contesto chiaro come quello che fu possibile definire con il primo Piano nazionale dei trasporti. Il ministro Altero Matteoli tiene alta la bandiera dell'attenzione sul tema delle infrastrutture, ma forse sarebbe opportuno ritrovare anche nuovi interessi industriali, come quelli che avevano IRI-ENI-FIAT quando supportavano, con uomini e conoscenze, il grande sforzo che andava facendo il Paese per un rilancio della mobilità e dello sviluppo.

Occorre ritrovare quello spirito di solidarietà capace di agevolare il processo politico per una incisiva ed efficace politica infrastrutturale del Paese.

LA BONIFICA DELLE DISECONOMIE

Questa volta, rispetto a quando fu avviato il primo Piano Nazionale dei Trasporti bisogna partire da un versante più difficile e irto di difficoltà che è quello della «bonifica» delle diseconomie, che ogni anno costano al Paese 100 miliardi di euro.

È per questo che il progetto di infrastrutturazione in una logica euro-mediterranea necessita di una base di conoscenza puntuale sulle politiche di sviluppo del territorio, sui processi di trasformazione delle politiche industriali, sia sul piano operativo che allocativo, sui processi logistici che segnano un forte ritardo da parte dell'Italia e sul ruolo che saranno chiamati a coprire le Ferrovie dello Stato, l'ANAS, la Compagnia di trasporto aereo.

L'obiettivo deve essere quello di un sistema gerarchizzato con un forte rilancio e potenziamento dei grandi nodi urbani e dei servizi offerti dalla Società di servizi.

Rocco Giordano

in questo numero...

INFRASTRUTTURE

Rilanciare le grandi opere evitando gli errori del passato

di Giovanni Pinto

La rete infrastrutturale italiana, sia per gli aspetti che riguardano i collegamenti che i grandi nodi di traffico, presentano una condizione strutturale che richiede un impegno notevole oltre che finanziario di grande progettualità di sistema. Il divario tra la dotazione infrastrutturale media italiana e quella degli altri Paesi europei è più che triplicata negli ultimi 20 anni, pertanto si rende necessario definire priorità e tempi di intervento istituendo un Osservatorio che sia capace di monitorare e supportare un progetto di portata storica per il Paese.

INFRASTRUTTURE

Una politica europea di buon senso per l'attraversamento dei valichi alpini

di Rocco Giordano e Alberto Frondaroli

Le politiche di gestione del traffico alpino sono sempre più condizionate dai limiti imposti dai diversi Paesi di confine sia per gli aspetti di congestione che di ordine ambientale, ma anche e soprattutto nella logica di limitare il traffico stradale forzando in alcuni casi soluzioni di diversione modale di difficile attuazione sul piano tecnico e con pesanti effetti sui costi del servizio di autotrasporto. L'Italia è uno dei Paesi più penalizzati. È in questa logica che è stata proposta dall'Italia una soluzione di «buon senso» per l'attraversamento dei valichi alpini per i prossimi 10 anni.

LOGISTICA

L'incidenza di una buona logistica sull'economia generale di un'azienda

di Antonio Malvestio

L'articolo presenta il caso della Procter & Gamble. Viene definito e chiarito il ruolo del reparto logistico ed il motivo del recentissimo cambio di denominazione: Supply Network Operations, motore che accelera la creazione di valore aggiunto nell'interazione tra fornitore e clientela. È presentato un esempio del ruolo delle Supply Network operations nel lancio del nuovo rasoio Fusion. Viene trattato l'approccio di loss analysis guidato dalle Supply Network Operations in ambito aziendale ed indicata la necessità di ricerca e sviluppo delle metodologie operative e delle misure lanciate per ottenere particolari miglioramenti di performance. Si fornisce una prospettiva sulla logistica in un'ottica di sostenibilità ambientale perseguita

non solo nelle modalità di trasporto, ma anche nella realizzazione dei centri distributivi.

LOGISTICA

Un decalogo per l'Italia come cerniera tra le megalopoli europea e mediterranea

di Aldo Loris Rossi

Il Mediterraneo è una piattaforma notevole per coniugare le politiche economiche e di sviluppo dei diversi Paesi in una logica euro-mediterranea. I grandi corridoi transnazionali terrestri e marittimi stanno realizzando un cyberspazio aperto sempre più complesso, dinamico e interattivo. Il Mezzogiorno d'Italia è in questa logica che va salvaguardato e riorganizzato sul piano territoriale e di rilancio dello sviluppo. È in questa logica che si definiscono grandi opere: una grande banchina portuale che va da Messina a Pachino e il Ponte sullo stretto di Messina.

LOGISTICA

Il sistema italiano nel mondo che cambia: criticità e proposte di soluzione

di Massimo Schintu e Rocco Giordano,
Nel corso degli ultimi decenni, in Italia si è registrata una crescita sensibile e una profonda articolazione della domanda di mobilità, sia nella sua componente «leggera» che in quella «pesante» del trasporto merci. Ciò naturalmente ha accentuato l'ormai storico e cronico gap infrastrutturale che ci contraddistingue nei confronti dei nostri principali competitor europei. In questo contesto si inserisce la presentazione, da parte della Commissione europea, del pacchetto di iniziative per la sostenibilità del trasporto denominato «Greening Transport».

AUTOTRASPORTO

Osservatorio sui costi: elementi metodologici di analisi e valutazione

di Paolo Stampacchia, Rocco Giordano e Maria Daniele
Il tema dei costi dell'autotrasporto e quello delle tariffe-prezzi è senza soluzione di continuità. Provvedimenti congiunturali, senza il supporto di una banca dati di riferimento corrono il rischio di far guardare alla luna con il microscopio. L'istituzione di un Osservatorio per monitorare i costi dell'autotrasporto e le politiche per la regolamentazione del settore è condivisa da domanda e offerta. Il lavoro prende lo spunto per tracciare alcune linee metodologiche per la valorizzazione economica dei servizi e nel caso specifico per il calcolo del costo del gasolio, in relazione a diverse ipotesi di carico e di velocità del veicolo.

Rilanciare le grandi opere evitando i vecchi errori

Il governo intende recuperare i ritardi delle infrastrutture nazionali. Ma dovrà accelerare le procedure ed attirare i capitali privati. Per questo Club Leonardo e Università «Guglielmo Marconi» lanciano un'Osservatorio sui grandi progetti infrastrutturali

di **GIOVANNI PINTO**

SIGNORI, DOCENTI, PARLAMENTARI, membri del governo nazionale, alti rappresentanti di organi dello Stato, amministratori di società pubbliche e private, esperti della materia, consentitemi di iniziare questa mia Relazione con le antiche parole che mi sembrano dettate per essere le più proprie: *heri dicebamus*. Mi sembra di poter dire *heri* in quanto vedo, qui presenti, amici di sempre del Club Leonardo, che ne hanno tracciato ed indicato la via da percorrere insieme, e che saluto con grande piacere. Ma vedo anche tanti volti nuovi ai quali va il mio ringraziamento più caloroso. Diventeremo amici anche con loro.

Dico, anche, *heri dicebamus* poiché le problematiche di oggi si presentano come quelle di ieri. È vero che si tratta di problematiche che scaturiscono da fattori obiettivi: il nostro modo di pensare, di agire, di atteggiarci di fronte a loro, non dimenticando che parliamo di un settore, per sua natura, fatto di tempi lunghi e penso in particolar modo alle infrastrutture e alle condizioni operative che si evolvono lentamente nel tempo. Molti problemi sono nati parecchio tempo fa, anche prima di noi, e molti, ancora, resteranno dopo di noi.

Mi posso permettere, pertanto, una civetteria in proposito: *heri dicebamus* ci fa sentire ancora giovani (e Dio sa quanto ne abbiamo bisogno!).

Desidero raccontare una piccola storia, credo importante, in quanto facilita la lettura del nostro lavoro. Agli inizi degli anni '90 un gruppo di studiosi che, da tempo, analizzavano i problemi dei trasporti in Italia, insoddisfatti di quanto si andava facendo (ovvero non si andava facendo) decisero di mettere

insieme i propri studi, di ritrarne una sintesi e di indicare cosa si dovesse fare, anche per rendersi utili al Paese. Tra l'altro, entro breve tempo, si sarebbero trovati in posizione di responsabilità diretta di gestione di quanto erano andati dicendo.

In primo luogo essi sostenevano che si dovesse innanzi tutto trovare un Obiettivo Paese sul quale parametrare tutte le azioni in modo di essere di indirizzo e di guida del settore. In secondo luogo, si ritenne che la politica dei trasporti avrebbe dovuto essere la politica di *tutti* i trasporti con una visione omogenea. Dato il permanente assunto che il territorio reclama una visione strettamente correlata di tutti i modi di trasporto in un'ottica, come dire, di rete, sull'intero ambiente, venne affrontata la tematica delle reti (su questo argomento sentiremo tra poco, l'amico professor Giordano). Ma possiamo a tal proposito osservare che l'Italia è assai lontana dall'idea di una rete coerente e, poco,

Questa è la relazione pronunciata il 19 giugno 2009 dal professor Giovanni Pinto, presidente del Club Leonardo al convegno-incontro del Club e dell'Università «Guglielmo Marconi», dal quale è scaturita l'intesa firmata dai due enti per costituire un Osservatorio sui grandi progetti infrastrutturali nel nostro Paese e sull'esigenza di accelerare ed incentivare l'appello alle risorse finanziarie presenti (private, ma anche pubbliche) sui mercati internazionali che attendono di essere investite in favorevoli occasioni che diano garanzie di ritorni favorevoli e certi.



Rilanciare le grandi opere vitando i vecchi errori



ha predisposto in tal senso. Almeno storicamente è così. Quindi, fu affrontato il problema dell'efficienza e della massimizzazione della produttività. Il nostro disagio era certamente in crescita. Come vedremo e come discendeva dall'Obiettivo Paese, che era emerso in noi con grande chiarezza, venne affrontato il problema delle cosiddette «Autostrade del Mare» e della portualità lungo le coste della Penisola.

Venne presa una forte posizione sulle compagnie di bandiera, sia di cielo che di mare ritenendo ormai trascorse le condizioni che avevano, nel tempo, giustificato l'appellativo di «compagnia di bandiera». Tale connotazione sarebbe dovuta sparire già da molto tempo. Essa è incompatibile con il concetto di «liberalizzazione», sviluppatosi in Europa soprattutto con Margaret Thatcher alla testa del governo inglese e negli Usa con le azioni, le direttive ed i comportamenti del presidente Ronald Reagan.

La connotazione di «compagnia di bandiera» era stata attribuita in un momento storico in cui l'Italia doveva gestire il fenomeno biblico dell'emigrazione verso i grandi Paesi del Nordamerica e dell'America Latina. Era un'impresa anche con rilevanti aspetti organizzativi. Le stesse navi italiane all'estero avrebbero dovuto continuare a collegare queste grandi comunità italiane con la «madre patria». Per quanto riguarda, poi, il trasporto aereo si deve ricordare che le flotte (militari e civili) erano assai ridotte. Cosicché i governi dovevano, in caso di grandi ed urgenti necessità, ricorrere a tutti i mezzi disponibili (e, quindi, pubblici e privati) per il trasporto di uomini e mezzi.

LA NECESSITÀ DI UN OBIETTIVO PAESE

Da tempo, tutto questo è scomparso e non si sente il bisogno di continuare a perseguire obiettivi non compatibili. Abbiamo anche contribuito a sciogliere alcuni nodi del trasporto autostradale. Ci siamo battuti, nelle sedi più opportune, per evitare l'isolamento del nostro Paese dal resto d'Europa. Basti ricordare le iniziative adottate per inserire nella pianificazione comunitaria i necessari collegamenti ferroviari ed autostradali fra il territorio a Sud delle Alpi ed il Centro dell'Europa, che si va attrezzando con assi lungo la direttrice Portogallo-Spagna-Francia-Svizzera-Austria fino ad arrivare alla Russia.

Alcuni risultati sono stati ottenuti. Molti problemi, come dicevamo all'inizio, sono ancora lì. Ma noi non siamo stanchi di portare avanti il nostro lavoro e desideriamo offrire ancora il nostro contributo di idee che nasce da una forte passione civile.

Debbo tornare su quanto detto poco più sopra. Il Paese avverte, e lo si vede da molte situazioni, la necessità di avere, con molta chiarezza, e sposato da tutti, un Obiettivo Paese. Sintetizzo quanto ho già detto l'altra volta. Con la caduta del Muro di Berlino, l'Italia ha certamente perso la posizione geo-economica ricoperta in precedenza. Essa è stata, dal secondo dopoguerra, una «marca di frontiera» di un certo rilievo soprattutto nel contrasto tra i Paesi del mondo occidentale e i Paesi dell'Est europeo.

Da quel momento, che se vogliamo segna un punto di declino della nostra posizione geo-economica e geo-politica, non è stato ancor trovato, definito ed accettato, dalla generalità dei cittadini e non solo degli uomini di governo, un nuovo Obiettivo cui far generale riferimento. Noi del Club abbiamo percepito, subito, che la carenza di tale Obiettivo non avrebbe consentito, che in misura ridotta, una politica estera ed una politica economica efficace. E, pertanto, accertando la situazione di fatto che il Paese non è più una «Marca di frontiera», con tutto ciò che ne consegue, il Club ha indicato come nuovo Obiettivo Paese non un residuo geografico, ma una chiara indicazione sulla quale parametrare tutte le azioni: la possibilità di assumere la funzione di ponte.

Ciò avrebbe significato fare uno sforzo di ideazione, di programmazione e di costruzione di un scala di priorità assolutamente cogente.

Dobbiamo osservare - e fare osservare - che nel campo della realizzazione delle infrastrutture, in particolare dei trasporti, molto è stato fatto. E ciò che è più importante è che il tema del loro costante adeguamento è stata un'«idea forte» già del primo governo Berlusconi. In quell'occasione è stato ricordato che per oltre un decennio sono state fatte mancare le risorse necessarie per le infrastrutture, creando un *gap* enorme nei riguardi degli altri Paesi orientati come il nostro ad incentivare politiche di esportazioni, in competizione vivace tra di loro. Naturalmente il *gap* ha influito pesantemente sulla competitività delle nostre merci e si è subito dimostrato incolmabile. Dovremmo oggi infatti investire il triplo delle risorse impiegate per avvicinarci, in un ragionevole periodo di tempo, ai livelli europei. Il Club ha svolto una importante funzione in quel momento di forte scetticismo (ereditato dal passato) sulla operatività di un vasto programma di realizzazione di grandi infrastrutture. Erano anni che non si parlava più di infrastrutture nel nostro Paese.

Fummo fortemente entusiasti (partecipando alla

**... Ora che si stanno rilanciando le Grandi Opere
occorrerebbe porre mano a tutte le carenze sin qui individuate.
Una volta costruito un programma è necessario procedere
(cosa sin qui mancata) alla creazione di una scala di priorità...**

elaborazione di quella che fu chiamata, poi, la Legge Obiettivo) quando vedemmo che, sei mesi dopo la presentazione del governo al Parlamento, la desiderata legge divenne la Legge Obiettivo n. 443 del 21 dicembre 2001. Sostiene l'on. Antonio Barbieri, della Commissione della Camera dei deputati che si occupa dei trasporti e delle infrastrutture, «che essa ha rivoluzionato il modo di condurre la realizzazione di opere pubbliche da parte dello Stato e che ha oggettivamente ricondotto ad unità e nella cadenza definita dei tempi, un processo di investimenti pubblici di cui ormai s'era persa la capacità di governo»¹.

Nella sua ultima, recente fatica, il Governatore della Banca d'Italia² dopo aver affermato che «le infrastrutture materiali sono un fattore cruciale per la competitività», osserva che «il divario tra la dotazione infrastrutturale dell'Italia e quella media degli altri principali Paesi dell'Unione europea è più che triplicato negli ultimi vent'anni. Nelle Grandi Opere, la mancata individuazione delle priorità di lungo periodo, la grande discontinuità e dispersioni di finanziamenti su una molteplicità di lavori, il numero di infrastrutture strategiche prioritarie è passato dagli originali 21 progetti ad oltre 200. I tempi ed i costi di completamento delle linee ferroviarie ad Alta velocità, di ampliamento delle autostrade, ma anche di brevi raccordi e passanti, sono largamente superiori a quelli degli altri Paesi europei: in Italia un chilometro di autostrada può costare più del doppio che in Francia o in Spagna. Ne sono causa l'incerta attribuzione delle competenze tra il livello decisionale nazionale e quello regionale, carenze nelle valutazioni *ex ante* e nei rendiconti, continui cambiamenti di progetto. Difetti normativi limitano il ricorso al *project financing*».

Alcuni programmi, anche di grandi dimensioni, sono stati impostati e se ne è dato avvio. Qualche opera subito iniziata è stata completata ed è attiva. Molte opere sono in via di realizzazione. Ma è mancato sin qui lo sforzo delle scelte.

In primo luogo è mancata una seria programmazione che avrebbe dovuto coinvolgere (per ottenere gli effetti sperati) tutti gli organi di governo e tutti i capi delle amministrazioni pubbliche; si sarebbe dovuto fare un *Master Plan* raccordato a quello europeo. E poi si sarebbero dovute impegnare tutte

le amministrazioni locali per effettuare i necessari raccordi.

Abbiamo salutato con entusiasmo la creazione di un ministero che avrebbe dovuto snellire le procedure. Tutte le procedure! Ed è ben noto di quale intralcio siano state e siano tuttora le procedure per assegnare e realizzare opere pubbliche. Non sono stati toccati, nel fondo, i problemi del territorio. Non sono stati affrontati in un piano generale, i problemi della logistica che nell'idea «ponte» può divenire un fatto strategico per il nostro Paese. Infatti, può essere considerata come una cospicua aggiunta alle risorse attuali.

Ora che si stanno rilanciando le Grandi Opere occorrerebbe por mano a tutte le carenze sin qui individuate. Una volta che sia stato costruito un programma con tutte le connotazioni sopraindicate è necessario procedere (cosa sin qui mancata) alla creazione di una scala di priorità. Possiamo anche immaginare il perché, fin qui, di tale omissione ma questa è, infine, l'ora delle scelte: occorre coinvolgere il Paese tutto per modificare l'attuale modo di procedere. Probabilmente all'inizio vi saranno difficoltà ad ascoltare tutte le opinioni al fine di consentire un equilibrato arbitraggio, ma, al fondo di questo processo potrebbe crescere un Paese migliore. Il nostro incontro odierno metterà a punto alcune tematiche che nascono dall'esperienza di questi anni. Vi sarà molto da riflettere e noi certamente accoglieremo queste riflessioni e saremo pronti ad accompagnarle. Attendiamo suggerimenti da parte vostra.

IL CONVEGNO-INCONTRO DI MONTECARLO

Ma, ora, desideriamo metterVi a parte di una nostra riflessione che andiamo facendo da molto tempo. In pratica, dall'ultimo convegno-incontro che abbiamo tenuto a Montecarlo. Ricordiamo che quella prestigiosa sede aveva uno scopo strategico assai importante. Fin dai primissimi giorni della nostra attività di studio e di ricerca rilevammo certamente la straordinaria importanza che un governo nuovo che aveva nei propri propositi la volontà di governare il Paese, sollecitando tutte le innovazioni possibili, avesse messo ai primi posti del proprio agire la politica delle infrastrutture.

¹ Antonio Barbieri, «Infrastrutture, Grandi Opere ed effetti sulla crescita», in *Quaderni di Economia italiana*, n. 5, aprile 2009.

² «Considerazioni finali del Governatore della Banca d'Italia» alla Assemblea Ordinaria dei Partecipanti, Roma, 29 maggio 2009.

Rilanciare le grandi opere evitando i vecchi errori



Sembrò a molti che avevano vissuto il secondo Dopoguerra, che si dovesse fare come allora (e come si fece in molti Paesi europei) facendo nuovamente luogo ai «lavori a regia», misura tipicamente keynesiana in presenza di una *domanda effettiva* estremamente ridotta, nell'ambito di un ciclo fortemente negativo. Allora, quella misura, in concomitanza con altre, come ad esempio l'erogazione dei fondi ERP, forniti dall'OEECE (e da altri strumenti finanziari internazionali) a tutti i Paesi europei, diedero vita ad un ciclo, abbastanza lungo, di ripresa e di sviluppo economico.

RIFARE IL PUNTO DELLA SITUAZIONE

Mi fa, a questo punto, come frutto di quelle impostazioni, molto piacere ricordare il «miracolo economico italiano». La nuova iniziativa del governo a partire dagli anni 2000 non si ispirava a questo indirizzo, ma muoveva dalla constatazione che il Paese aveva bisogno, ormai, di una spinta strutturale propulsiva che collocasse al primo posto la crescita della produttività e dell'efficienza dei settori produttivi ed in particolare di quelli che «tiravano» le esportazioni.

Un motivo del non grande sviluppo delle esportazioni (quale quello ricordato e che si poteva immaginare quale conseguenza di bassi salari e di bassi prezzi) era dovuto soprattutto alla bassa produttività del Sistema Italia.

A parte la tradizionalmente bassa produttività della pubblica amministrazione, della macchina di governo, il sentimento generale era quello di una constatata inefficienza nella realizzazione di tutte le infrastrutture: di quelle materiali e di quelle immateriali.

Abbiamo talvolta sottolineato che agli inizi degli anni 2000 l'Italia risultava essere andata indietro non solo nei confronti dei Paesi *partner* europei ma nei confronti dei livelli da essa stessa raggiunti negli anni '60 e '70 in cui essa primeggiava in gran parte dell'Europa. E proprio nelle infrastrutture fisiche: telecomunicazioni ed autostrade in particolare.

Ora dobbiamo fare di nuovo il punto della situazione. E dobbiamo constatare - giova il ripeterlo - che per oltre trent'anni il Paese non ha investito più (o, almeno, lo ha fatto in misura largamente insuffi-

ciente), nelle infrastrutture. E i ritardi si sono accumulati. Va anche osservato che la negativa attività politica di scelta e di indirizzo può essere attribuita (come diremmo oggi) ad entrambi gli schieramenti politici. Ecco perché la posizione assunta dal governo Berlusconi, oltre ad essere innovativa ed in controtendenza rispetto ai precedenti trent'anni, circa, tende a spingere il Paese verso un nuovo ciclo fatto di innovazioni, se si vuole, anche ideologiche.

Credo che tutti o, comunque, molti Paesi del mondo occidentale (ma anche orientale) hanno fatto propria l'idea di fronte alla grande crisi che andiamo vivendo che «maggiori investimenti in capitale pubblico in termini di infrastrutture aiutano, oggi più che mai, la ripresa economica (secondo taluni, si tratterebbe, ancora una volta di misure keynesiane di breve periodo).

Si può invece aggiungere che oltre ai tradizionali effetti sulla domanda solvibile si conseguirebbe, nel medio periodo, l'obiettivo prioritario di rafforzare la struttura del sistema produttivo. Esigenza volta a migliorare ed accrescere le esternalità alle imprese contribuendo così, alla crescita della produttività con risvolti positivi per la competitività delle nostre esportazioni»³.

Scrivevamo proprio nella mia relazione al convegno-incontro a Montecarlo⁴ che la «competizione dell'Italia con i *partner* europei, nei prossimi anni, si giocherà soprattutto sulla produttività del sistema poiché i prezzi dei prodotti e dei fattori produttivi tenderanno a livellarsi nel mercato unico europeo e ciò che farà la differenza sarà proprio il sistema dei trasporti e della logistica quale supporto per consentire l'accesso ai mercati nel più breve tempo possibile ed al costo più basso. Tanto più che l'unificazione monetaria, mettendo direttamente a contatto aree più deboli con aree più forti (anche dal punto di vista infrastrutturale e dell'organizzazione territoriale) può accentuare l'inferiorità del sistema economico e produttivo Italia.

Occorre quindi puntare su politiche contenitive dei costi ed accrescitive della produttività (non sono più ammesse, infatti, svalutazioni competitive, né manipolazioni dei prezzi, né aiuti o sovvenzioni pubbliche). Le difficoltà provengono da un certo *shortage* di risorse, sia pubbliche che private, sulle quali ultime occorre fare un discorso».

³ Antonio Barbieri, «Infrastrutture, sviluppo economico e la Legge Obiettivo», in *Economia Italiana*, n. 1, Gennaio-Aprile 2004.

⁴ Giovanni Pinto, Relazione alla Tavola rotonda «Urgenze nel campo delle infrastrutture in Italia: finanziamento pubblico e capitali privati», Montecarlo, 15-16 marzo 2002.

**... Ora dobbiamo fare nuovamente il punto della situazione.
E dobbiamo constatare che per oltre trent'anni
il Paese non ha investito più nelle infrastrutture.
E i ritardi si sono accumulati...**

Sotto il profilo, diremmo ideologico, vorrei ricordare che tra la metà dell'Ottocento ed i primi decenni del '900 molti capitali privati stranieri (per lo più europei) si investirono in Italia. Illuminazione a gas prima ed illuminazione elettrica poi, distribuzione del gas e dell'acqua nelle città, produzioni di macchinari nel Mezzogiorno, gestione di servizi di trasporto, produzioni vinicole, tabacchicoltura, produzioni di tessuti e filature. E con felice esito. Il progresso industriale fu sotto gli occhi di tutti. Non desidero andar oltre soprattutto tornando a quanto detto in precedenza a proposito del convincimento della necessità di una «compagnia di bandiera». Se si va a guardare a cosa sono dovuti i favorevoli risultati si può sintetizzare affermando: l'ambiente ricettivo.

IL REPERIMENTO DELLE RISORSE

Le risorse pubbliche sono, oggi, in tutti i Paesi, scarse. In taluni Paesi più che in altri, soprattutto per il fatto che la domanda di servizi pubblici forniti dallo Stato (o dai suoi enti territoriali) assorbe gran parte di esse ed è in forte crescita. Ma agli inizi degli anni 2000 quando questo discorso è iniziato, sui mercati internazionali sia il risparmio privato sia la *Hot money* in cerca delle occasioni più favorevoli (ma, anche, più rischiose) erano assai abbondanti. L'Italia non ha saputo profittare di quella occasione favorevole. In primo luogo per quella opinione abbastanza generalizzata di cui si è detto che sarebbe stato comunque opportuno opporsi ad incursioni di tipo colonialistico. Pertanto furono opposti ostacoli sia da parte di organi statuali che da parte sindacale. In secondo luogo, furono creati ostacoli all'ingresso di nuovi soci, parziali o totalitari, ai quali vanno aggiunti la pluralità dei controlli in un quadro di una forte complessità dell'*iter* decisionale.

Non possono mancare, in questo quadro di forti ostacoli a reperire le risorse necessarie per fare una forte politica di investimenti in Grandi Opere, «i vincoli derivanti dal Patto di stabilità e di crescita e cioè delle regole quantitative alle quali debbono attenersi gli Stati membri dell'Unione europea nella condotta della politica di bilancio prossimo al pareggio, insieme alle regole di contabilizzazione delle spese per investimenti pubblici, comportano, infatti, un disincentivo alla realizzazione delle gran-

di infrastrutture. Di qui le proposte di escludere la spesa per investimenti pubblici dal computo dei saldi di bilancio rilevanti per gli obiettivi di disciplina fiscale indicati dai Trattati europei»⁵.

Non desidero soffermarmi sui problemi giuridico amministrativi, altro elemento di seria difficoltà che ha subito un forte aggravamento dopo la riforma del 2001. Vorrei solo dire, insieme con l'on. Barbieri che «gli interessi pubblici e privati coinvolti dall'azione della pubblica amministrazione oltre ad essere molteplici sono anche in conflitto tra loro opponendo, secondo i casi, le diverse amministrazioni centrali interessate e poi le amministrazioni centrali contro quelle locali e le amministrazioni locali tra di loro.

Desidero ricordare, per la storia, che il Club Leonardo affrontò subito questa difficoltosa tematica anche per i vecchi precedenti che continuavano a sussistere, e ad entrare in conflitto con il nuovo. Tuttavia esso, con una risoluzione concettuale tutta «gordiana», che non mancherebbe di far emergere altri contrasti, propose nuovamente l'idea che su di un progetto indicato dal governo riguardante i Grandi Progetti della Legge Obiettivo, il Consiglio dei ministri (emanazione del Parlamento e sotto il suo controllo) avrebbe potuto apporre il sigillo «di interesse nazionale», ciò avrebbe dovuto far cessare ogni controversia.

LA LEGGE OBIETTIVO

Molto abbiamo fatto conto sulle aperture offerte dalla Legge Obiettivo che ha impresso «una svolta pragmatista agli investimenti in infrastrutture in Italia, cercando di risolvere gli annosi problemi della inefficienza della pubblica amministrazione, delle lentezze burocratiche, delle innumerevoli competenze che concorrono a rendere attuabili una decisione e nelle quali, fino al 2001, il potere di veto di ogni soggetto era certamente superiore al potere d'azione». «L'innovazione vera è la costituzione della figura privata del contraente generale e del *Generai Advisor*⁶, interfaccia unica nei confronti dell'amministrazione e responsabile *in toto* di tutta la procedura che deve condurre al bando di gara, al finanziamento, all'apertura dei cantieri, al controllo dei lavori. Il Piano decennale indicato nella Legge «è costituito da 127 opere strategiche da realizzare

⁵ Antonio Barbieri, «Infrastrutture, sviluppo economico e la Legge Obiettivo», *Ibidem*.

⁶ Di cui abbiamo molto parlato all'incontro-convegno di Montecarlo.

Rilanciare le grandi opere evitando i vecchi errori



in dieci anni, attraverso finanziamenti sia pubblici che privati, con una previsione di spesa di 125 miliardi di euro.

Ricorda sempre il Barbieri che il CNEL nel suo Rapporto fa il punto della situazione e certifica che alla data del 31 marzo 2004 i progetti infrastrutturali pervenuti al ministero delle Infrastrutture erano 222 per una spesa pari a 93,5 miliardi di euro, ovvero il 75% dell'intero importo previsto dal piano decennale. Come dire - aggiunge Barbieri - che in tre anni sono stati presentati progetti pari a tre quarti della spesa totale prevista in dieci anni».

Conclude Barbieri che «per mezzo della Legge Obiettivo, sono stati attivati 30 interventi per un valore pari al 68% del totale; dunque lo strumento legislativo al quale era affidata gran parte della svolta sembra aver funzionato».

Barbieri intende precisare il suo pensiero eliminando eventuali equivoci che si potrebbero creare. Egli infatti aggiunge che: «a metà della legislatura e consumati tre dei dieci anni (la data è quella in cui egli scrive) del Piano Grandi Opere, il bilancio è deludente se ci si aspettava di vedere l'Italia trasformata in un grande cantiere a cielo aperto, ma è positivo per tutto ciò che precede ed accompagna il riavvio delle grandi opere italiane». Ed egli continua notando che il 60% dei soldi rimessi in circolo, dopo che sono stati presentati ed approvati i progetti, sono arrivati alle imprese grazie alla Legge Obiettivo. Vuol dire che il problema italiano delle infrastrutture è solo in parte un problema di risorse disponibili, essendo invece per larga parte, un problema di meccanismi che regolano l'efficienza della pubblica amministrazione».

GLI EFFETTI DEL PROJECT FINANCING

Il *project financing* avrebbe un altro importante effetto. Ammodernare la mentalità e gli ordinamenti pratici della pubblica amministrazione. Conveniamo che non siano tanto la carenza di risorse il problema di fondo della realizzazione delle Grandi Opere, ma le sole risorse aggiuntive d'altra parte necessarie che possono essere trovate oggi sono da ricercarsi nei capitali privati: nazionali e stranieri. L'operazione rimane complessa non solo perché permangono gli aspetti vorremmo dire «ideologici» ostili all'ingresso di capitali stranieri, ma anche perché da analisi effettuate nel mondo della finanza privata, resta in piedi l'accusa che il nostro Paese non è affidabile. Occorre ricordare quanto detto in tema di pubblica amministrazione. Dovrebbero essere incentivate tutte le semplificazioni delle procedure.

Ciò vale anche per il nostro sistema finanziario e creditizio. Occorrerebbe, poi, dare certezza che i patti (anche quelli di generale accezione) vengono rispettati (si ricordano i casi in cui la normativa di bandi pubblici non è stata rispettata proprio dallo Stato).

LA TRASPARENZA DEGLI ATTI PUBBLICI E PRIVATI

Altro punto fermo entro il quale operare è quello della «trasparenza» degli atti pubblici e di quelli delle aziende private. In altre parole deve essere garantita la condizione generale del corretto agire. Su questa impostazione si fonda la nuova iniziativa del Club Leonardo. Poiché si tratta di offrire garanzie ai privati intendiamo dar vita ad un Osservatorio scientifico (ed in quanto tale garanzia di assoluta neutralità) partecipato dal massimo organo scientifico dell'Università «Guglielmo Marconi» e del Club Leonardo quale organo tecnico.

In questi giorni, abbiamo firmato con il nostro Magnifico Rettore, professoressa Alessandra Briganti, una convenzione che raccorda il Club Leonardo con l'Università e che fa vivere, da subito, l'Osservatorio. Questo utilizzerà in modo generalizzato una procedura di analisi costi-benefici e potrà pubblicizzare i risultati conseguiti. Attendiamo, in proposito, Vostre osservazioni. ■

Il convegno di Roma

Il comunicato

Infrastrutture: un Osservatorio indipendente agevolerà i grandi progetti.

Proposto in un convegno a Roma dal Club Leonardo e dall'Università «Guglielmo Marconi»

Il **Club Leonardo** e l'**Università «Guglielmo Marconi»**, hanno sottoscritto un'intesa per la costituzione di un «Osservatorio sui grandi progetti infrastrutturali» da realizzare nel nostro Paese e sull'esigenza di accelerare ed incentivare il ricorso alle risorse finanziarie, pubbliche e private, superando le difficoltà che ancora ostacolano nel nostro Paese lo sviluppo del *project financing*.

Nel presentare il progetto, il presidente del Club Leonardo, **Gianni Pinto**, ha ricordato la precedente iniziativa dell'associazione che negli anni Novanta, sollecitando il recupero del *gap* infrastrutturale accumulato dall'Italia nei decenni precedenti, aprì di fatto la strada alla Legge Obiettivo. Quel *gap*, ha ricordato Pinto, «si è dimostrato incolmabile. Dovremmo oggi infatti investire il triplo delle risorse impiegate per avvicinarci, in un ragionevole periodo di tempo, ai livelli europei».

Ormai, come ha riconosciuto lo stesso Governatore della Banca d'Italia, Mario Draghi, i tempi e i costi di tali interventi sono largamente superiori a quelli degli altri Paesi europei. «Ne sono causa», ha spiegato Pinto, «l'incerta attribuzione delle competenze tra il livello decisionale nazionale e quello regionale, carenze nelle valutazioni *ex-ante* e nei rendiconti, continui cambiamenti di progetto» e «difetti normativi» che «limitano il ricorso al *project financing*». Ora è il momento, ha concluso Pinto, di «fare nuovamente il punto della situazione», non solo perché «maggiori investimenti di capitale pubblico in termini di infrastrutture aiutano, oggi più che mai, la ripresa economica», ma «si conseguirebbe nel medio periodo, l'obiettivo prioritario di rafforzare la struttura del sistema produttivo».

È stato **Rocco Giordano**, dell'Università di Salerno, a fare i conti in tasca al fabbisogno infrastrutturale del Paese, partendo dal presupposto che «la relazione delle infrastrutture con la crescita economica non è determinata dalla valutazione quantitativa del numero di porti, aeroporti o dai chilometri di strade rispetto alla superficie o alla popolazione di un territorio, ma dalla capacità di queste infrastrutture di fare sistema per offrire un livello di servizi adeguato».

Un'analisi qualitativa, perciò, che mette al centro del progetto «l'accessibilità e la connettività delle reti» e pone il problema del «groviglio di norme che determinano ritardi ed *escamotage* che allungano i tempi e appesantiscono i costi delle opere». I conti che dobbiamo fare, dunque, ha concluso Giordano, riguardano «i maggiori costi, pari a 100 miliardi l'anno, per congestione (40), insicurezza (20) e ambiente (40)», mentre gli investimenti in infrastrutture richiedono 200 miliardi di euro».

Importanti consensi alla proposta di Osservatorio sono venuti nel corso del dibattito dal presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato, **Lui-gi Grillo**, e dal Consigliere tecnico del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, **Ercole Incalza**.

Il primo, ricordando che in fatto di snellimento di procedure, l'Italia si è data un codice degli appalti che unifica tutta la normativa in materia, ha annunciato che proporrà un'indagine conoscitiva del Senato sui nodi legati al superamento del *gap* infrastrutturale. Il secondo ha annunciato che il ministero metterà presto a disposizione la banca dati sulle infrastrutture e ha ricordato gli investimenti pubblici nel settore, nonostante il freno alla spesa.



Quote di comparto gennaio-giugno 2009

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Media
<i>% sul totale dei titoli</i>							
TRASPORTI	7,3	4,7	3,7	6,2	10,0	5,6	6,2
<i>% sui titoli dei trasporti</i>							
Aereo	46,5	22,4	16,9	5,6	9,3	36,5	22,7
Marittimo	1,3	0,0	3,6	23,4	2,6	0,0	5,1
Ferrovio	1,3	5,1	6,0	3,2	1,0	6,7	3,3
Stradale	50,9	72,4	73,5	67,7	87,0	56,7	68,9

LE PRIME PAGINE DELLE PRINCIPALI TESTATE NAZIONALI NEL PRIMO SEMESTRE 2009

Sempre meno trasporti in evidenza sulla stampa italiana

Diminuisce ulteriormente, nel primo semestre 2009, la presenza del settore trasporti sulle prime pagine dei principali quotidiani nazionali. Nel periodo considerato la quota del comparto è stato mediamente del 6,2% (728 titoli su 12.254) contro il 7% della media 2008 (1.632 titoli su 23.444). Sui grandi numeri, del resto, incidono i grandi temi e lo scorso anno la crisi dell'Alitalia, l'impennata dei prezzi dei carburanti (nei primi mesi) e la crisi economica, con le sue ricadute sul mercato dell'auto (negli ultimi) hanno evidentemente attirato l'attenzione dei media più dell'andamento delle vendite di autoveicoli, unica «situazione» rilevante del settore in questi primi sei mesi dell'anno.

«SITUAZIONI» ED «EVENTI»

A fronte di tale informazione di «situazione» che riguarda problemi dal continuo sviluppo, una seconda categoria di titoli dedicati a «eventi», generalmente di cronaca, che pur avendo rilevante importanza esauriscono in pochi giorni la propria presenza in prima pagina. Tale distinzione è valida a prescindere dal taglio (economico o generalista) del quoti-

diano, sia pure con una diversa accentuazione, che anzi definisce meglio l'informazione di «situazione», evidenziandone la componente economica - ma non sociale - e, quindi, le ricadute in termini di interessi concreti.

I SETTORI DI «SITUAZIONE»

Questa analisi spiega, in particolare, come - sia pure in modo discontinuo - a registrare il maggior numero di presenze in prima pagina siano settori (sensibili all'informazione di «situazione») come il **Trasporto aereo** e temi come il *Petrolio* e l'*Automobile* che confluiscono nel comparto del **Trasporto stradale**, attribuendo a quest'ultimo l'indiscusso primato delle presenze (salvo situazioni episodiche), mentre temi di ampia rilevanza sociale, ma non riconducibili ad interessi economici specifici o comunque parcellizzati, siano settori (sensibili all'informazione di «eventi») come la *Sicurezza*, il *Traffico*, le *Infrastrutture*, l'*Ambiente*, siano relegati a quote marginali.

I SETTORI DI «EVENTO»

Tali settori, peraltro, proprio perché condizionati da singoli eventi incidono saltuariamente sulle percentuali finali, andando ad erodere il «pacchetto» del **Trasporto stradale**: quindi in aprile, il **Trasporto marittimo** balza al 23,4% a cuasa della pirateria al largo della Somalia, mentre il **Trasporto aereo** sale al 46,5% in gennaio per gli ultimi fuochi della vicenda Alitalia e torna al 36,5% in giugno per l'aereo caduto nell'Oceano Atlantico.

I SETTORI DI «MARGINALIZZAZIONE»

Al di fuori di questa ripartizione sembrano restare voci come *Autotrasporto* e *Logistica* (potremmo definirli settori di Marginalizzazione»), che quest'anno registrano quote infinitesimali di presenza, dopo essere state limitate nel 2008 ad un misero 0,1%. Se è valida la distinzione di partenza, evidentemente i due settori non toccano né interessi specifici, né sensibilità sociali, segno che la rilevanza - proprio «economica» e «sociale» - dei due settori non è assolutamente percepita dai media. ■

Rilevazione gennaio-giugno 2009

	S24	CdS	Sta	Rep	Mes	TOT
Tot. citazioni	239	130	147	128	84	728
Aereo	46	32	39	31	25	173
Marittimo	13	3	13	7	5	39
Ferrovio	10	2	6	3	1	22
Stradale	170	93	91	87	53	494
Petrolio	10	0	0	0	1	11
Automobile	126	73	77	63	21	360
Sicurezza	3	7	2	4	15	31
Traffico	14	6	3	11	5	69
Infrastrutture	11	4	2	3	3	23
Ambiente	1	0	1	0	0	2
TPL	2	3	5	6	8	24
Autotrasporto	2	0	1	0	0	3
Logistica	1	0	0	0	0	1

Una strategia europea di buon senso per l'attraversamento dei valichi alpini

Le politiche di gestione del traffico alpino - battistrada Austria e Svizzera - sono basate su pedaggi sempre più insostenibili per l'autotrasporto (e l'economia) del nostro Paese, ma basterebbe poco per rendere efficiente il sistema: lo dimostra uno studio dell'Albo degli autotrasportatori

di **ALBERTO FRONDAROLI** e **ROCCO GIORDANO**

L SISTEMA DEI VALICHI ALPINI connette l'Italia al resto dell'Europa e, per questa ragione, ha una rilevanza strategica sia dal punto di vista trasportistico sia per i riflessi dello sviluppo del territorio.

La crisi dei valichi alpini è dovuta al fatto che queste infrastrutture, sia ferroviarie che stradali, hanno una capacità di trasporto non sufficiente a soddisfare a condizioni date la domanda di trasporto merci attesa nel prossimo decennio per effetto soprattutto dei pesanti vincoli di ordine ambientale e per la sicurezza. Questo sistema, infatti, vedeva transitare nel 1991, su ferro e su gomma, circa 92 milioni di tonnellate di merci, 129 milioni di tonnellate nel 2001, circa 140 milioni di tonnellate nel 2002. Nell'arco dei prossimi 10 anni, secondo le previsioni al 2007, il traffico internazionale dell'Italia è destinato ad aumentare di circa il 40%. Le stime elaborate nel 2008 in relazione alla pesante crisi economica, hanno modificato lo scenario futuro, pertanto si è riproposto un ampio dibattito sulle modalità di intervento per disciplinare i traffici attraverso le Alpi. In ogni caso la domanda di trasporto e i flussi attesi all'orizzonte del 2020 evidenziano criticità dei valichi ferroviari e stradali. La soluzione che prevede il potenziamento del sistema ferroviario transfrontaliero, e quindi la realizzazione di nuove infrastrutture che consentiranno di soddisfare la domanda di traspor-

to attesa, ed allo stesso tempo il trasferimento di ingenti quote di traffico dalla strada alla ferrovia, al fine di ottenere un effettivo riequilibrio modale con notevoli vantaggi dal punto di vista ambientale e della sicurezza, oltre che economico, potrà essere realizzata solo nel lungo termine¹.

A livello comunitario e da parte dei singoli Paesi della nuova Europa negli anni sono stati elaborati altrettanti studi per cercare il sistema di gestione di traffico per il trasporto merci transalpino che potesse

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.

Alberto Frondaroli è laureato in Fisica. Dal 1973 si occupa di analisi della mobilità dei passeggeri e delle merci, di modelli per la pianificazione e 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. La sua esperienza è maturata all'interno del Gruppo Fiat, prima presso la Direzione centrale del Centro ricerche Fiat (CRF), poi al CSST, dove dal 1987 al 2007 ha potuto seguire e coordinare numerosi progetti di pianificazione di sistemi di trasporto.

¹ Studi specifici di approfondimento sono stati sviluppati dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori per valutare la situazione ai singoli valichi: Gottardo, Frejus, Monte Bianco, Brennero, Tarvisio, negli anni dal 2006 al 2008.



Una strategia europea di buon senso per l'attraversamento dei valichi alpini



determinare condizioni per un riequilibrio modale, al fine di ottimizzare gli effetti di congestione, di inquinamento ambientale e insicurezza del sistema. I sistemi di modellizzazione che sono stati elaborati sono stati filtrati da un ulteriore studio allo scopo di definire le *best research* di **sistemi di gestione del traffico per il trasporto merci su strada transalpini**. Si è arrivati ad una sorta di «shakeraggio» tra i diversi sistemi di modellizzazione che riguardano specificamente:

- Gestione del traffico.
- Sistema di tariffazione ed esazione pedaggi.
- Modelli per migliorare la sicurezza stradale.
- Modelli per aumentare la ripartizione modale.

I risultati di tutti questi modelli, molto teorici, sono stati analizzati singolarmente sia attraverso incroci applicativi e i risultati vengono comunque analizzati sia sotto il vincolo di aspetti di legalità, che aspetti normativi, nonché di applicazioni di politiche da parte dei singoli Paesi.

Il risultato è che ogni politica viene posta in una lettura di maggior costo dell'autotrasporto sia per un aumento dei pedaggiamenti per l'attraversamento dei valichi, sia per i maggiori costi dovuti alle deviazioni, perseverando comunque nel concetto che le Alpi sono un'area sensibile.

L'altro punto è che ormai risulta con una forte evidenza il ruolo di battistrada della Svizzera seguito dall'Austria per le politiche di divieto che possono essere superate con una «commercializzazione» delle capacità a fronte di una disponibilità a pagare per attraversare i confini. In questo quadro l'attuazione delle politiche prospettate avrà effetti pesantissimi sulla economia dei Paesi in particolare dell'Italia, effetti che comunque vanno specificati così come è stato fatto per i singoli valichi dagli studi del Comitato centrale dell'Albo.

Nell'estensione di queste note si dà per scontata la lettura del documento finale della ricerca *Best research dei Sistemi di gestione del traffico per il trasporto merci su strada transalpino* e quindi non ci sono richiami ai concetti base ivi esposti².

Nel rapporto finale l'esposizione dei risultati non è chiara e lascia aperti alcuni interrogativi che sono chiariti in parte negli allegati al rapporto il che rende necessaria una successiva fase di approfondimento dei documenti e anche un confronto con le valutazioni operate dagli studi di settore.

In questo articolo si omettono le osservazioni relative

alla applicabilità dei modelli di gestione del traffico presi in esame in relazione alla normativa vigente, ai trattati internazionali, ai principi generali che ispirano i trattati europei (libera circolazione dei beni ecc.).

BREVI CENNI SULL'OGGETTO DELLO STUDIO

Lo studio prende in considerazione la parte dell' arco alpino definita B più la tratta del Tauern (arco B+); in realtà **nelle analisi riportate negli allegati tra i valichi manca sempre Tarvisio e non è chiaro il perché**.

Nello studio sono stati analizzati cinque diverse politiche di intervento:

- **Alpine Crossing Exchange (ACE)** (*limitativo del traffico*);
- **Emission Trading System (ETS)** (*limitativo del traffico*);
- **Sistema di prenotazioni** per l'attraversamento alpino (RES) (*non limitativo del traffico - solo limitazioni orarie*);
- **Modulazione del pedaggio** a seconda dell'ora del giorno (TOLL) (*non limitativo del traffico*);
- **Progetto di gestione** sostenibile del traffico (*non limitativo del traffico*).

L'analisi è stata effettuata valutando 4 diversi scenari al 2020:

S1 Scenario Base.

S2 Tutti i valichi dell'Arco B+ sono tariffati con la stessa tariffa prevista per l'attraversamento della Svizzera.

S3 Tutti i valichi dell'Arco B+ sono tariffati con la stessa tariffa prevista per l'attraversamento della Svizzera con l'aggiunta della tariffa del tunnel del Monte Bianco.

S4 Limitazione del traffico totale sull'Arco B+ all'85% del traffico transalpino del 2004 - applicazione dei sistemi ECE/ETS.

Nello Scenario Base (**S1**), che include tutte le misure sul traffico previste nel Libro Bianco, si registra una crescita della domanda, dal 2004 al 2020, del 55%, fortemente differenziata tra strada e ferrovia. Infatti:

- il traffico ferroviario cresce dell'81%;
- mentre
- il trasporto su strada cresce del 42% nello stesso periodo.

Registrando così uno spostamento modale del 5,5% a favore della ferrovia nel 2020.

² Vedi il documento: *Best research* dei «Sistemi di gestione del traffico per il trasporto merci su strada transalpino» TREN/E1/55-2007. Osservazioni al Rapporto finale.

... il risultato è che ogni politica viene posta in una lettura di maggior costo dell'autotrasporto sia per un aumento dei pedaggi, sia per i maggiori costi dovuti alle deviazioni, perseverando nel concetto che le Alpi sono un'area sensibile...

OSSERVAZIONI SUI RISULTATI

Gli scenari **S2**, **S3** per i quali si prevede un incremento delle tariffe per l'attraversamento non producono nessun effetto sulla ripartizione modale strada/ferrovia. Nei due scenari la strada perde rispettivamente lo 0,8 % e lo 0,5%.

La diminuzione del traffico stradale nell'Arco B+, che nei due scenari ammonta a 16 mln di tonn., è totalmente dovuta alla deviazione del traffico su valichi ad est di Tauern non inclusi nel progetto e quindi non soggetti ad incrementi tariffari. In questo scenario il traffico complessivo che attraversa la Francia e la Svizzera subisce, nei due scenari, un incremento rispetto allo scenario S1 di circa 3 mln di tonn. Mentre il traffico che attraversa l'Austria subisce un decremento di 19 mln di tonn.

Tutto ciò comporta un incremento di traffico fuori dell'area alpina e un incremento di tempo e di costi di viaggio per gli autotrasportatori.

Più complicata è la situazione nel caso dello scenario **S4**. In questo scenario si prevede un limite al passaggio di veicoli pesanti (*truck*).

Limite posto all' 85% del traffico transalpino del 2004 che comporta la necessità di una riduzione di traffico di 44,5 mln di tonn. rispetto alle previsioni dello Scenario Base.

Per ottenere questo risultato si prevede un costo aggiuntivo di pedaggio di € 185 pari ad un incremento del 14% se si considera un viaggio di 1.300 Km.

Anche nello scenario S4 il risultato complessivo sembra del tutto modesto. Infatti, a fronte di un incremento di costo mediamente del 14%, la ripartizione modale cambia di circa l'1% a favore della ferrovia rispetto allo scenario **S1**.

Anche in questo caso tutto l'effetto è prodotto dalla deviazione di traffico dai valichi dell'Arco B+ ai valichi ad est di Tauern. **Il traffico deviato ammonta a circa 35,5 mln di tonn. circa 10 volte superiore al traffico trasferito su ferrovia.** Non è riportata nessuna valutazione degli effetti di questa deviazione di traffico al di fuori dell' area alpina.

Lo studio formula l'ipotesi, che sembra una proposta, di estendere la limitazione del traffico a tutto l'arco alpino fino al mare. Questa ipotesi riduce il provvedimento di limitazione ai soli traffici **da/per l'Italia** e non consente nessuna possibilità di deviazione del traffico, quindi l'obiettivo deve essere raggiunto solo attraverso il cambiamento della ripartizione modale.

Viene poi effettuata una stima dell' incremento della tariffa e il risultato di tale stima è la seguente:

Nel caso che l' intera riduzione del traffico debba derivare dalla ripartizione modale e non

dalla deviazione del traffico è necessario una riduzione della quota del traffico stradale del 35% che comporterebbe un incremento del prezzo di € 1.400. Che tenendo conto di possibili efficienze potrebbe ridursi a € 1.000.

Tali livelli di tariffazione produrrebbero effetti sull'economia italiana che non è possibile trascurare come fa lo studio.

È del tutto evidente che il risultato dello studio dimostra che:

- i progetti di gestione del traffico da soli sono inefficaci;
- per produrre le riduzioni di traffico compatibili con gli obiettivi sarebbero necessari livelli di tariffazione assolutamente insopportabili per l'economia italiana.

LE TEORIE CHE NON REGGONO

Tenendo conto dei risultati degli studi dell'Unione europea, abbiamo operato delle valutazioni sulla base di seminari aggiornati in relazione ai mutamenti che si stanno avendo sullo scacchiere mondiale.

L'approccio metodologico usato dall'Unione europea per la simulazione della ripartizione modale strada/ferrovia fondamentale non prevede nessun vincolo di capacità ferroviaria e le valutazioni sono state fatte incrementando progressivamente le tariffe fino a raggiungere l'obiettivo di un trasferimento modale del 35% e assumendo come obiettivo la domanda che resta costante a livello del 1994.

Per il raggiungimento dell'obiettivo si è fatta l'ipotesi di incrementi tariffari progressivi nel tempo, che prevedono un maggior costo per viaggio con la seguente graduatoria:

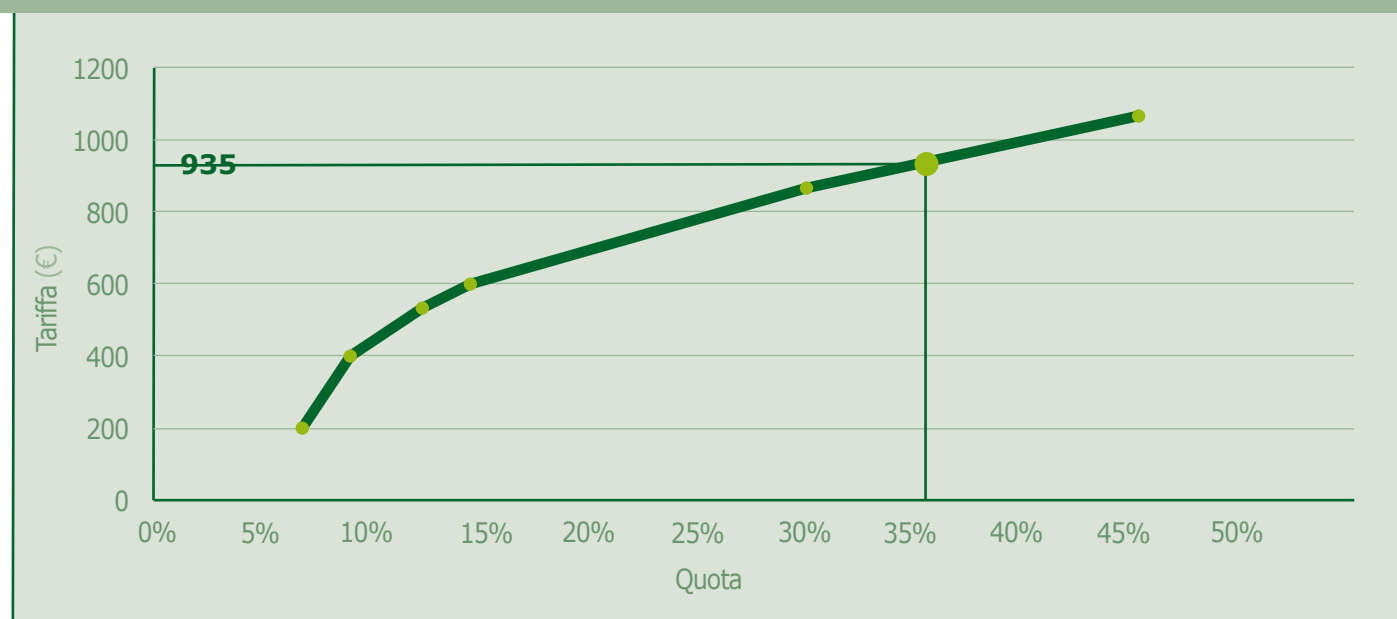
- 200 € aggiuntivi per passaggio nel 2010;
- 400 € aggiuntivi per passaggio nel 2012;
- 600 € aggiuntivi per passaggio nel 2014;
- 800 € aggiuntivi per passaggio nel 2016;
- 900 € aggiuntivi per passaggio nel 2018;
- 1.000 € aggiuntivi per passaggio nel 2020.

Nel risultato di questa impostazione, si è registrato un andamento della ripartizione modale cioè quella di una forte modifica in funzione delle tariffe così definito nella **Figura 1**.

L'obiettivo finale di un trasferimento di domanda del 35% richiede necessario introdurre una tariffa dei pedaggi pari ad € 935 per viaggio che non si può definire insostenibile.

In relazione alla gradualità di introdurre un pedaggio sempre più elevato si registra una domanda trasferita alla ferrovia per tutti i valichi italiani, così come riportato nella **Tabella 1**.



Figura 1. Rapporto tariffa/quota di domanda trasferita alla ferrovia**Tabella 1.** Quota domanda acquisita dalla ferrovia in relazione alla tariffa

TARIFFA	FERROVIA Veicoli/anno	STRADA Veicoli/anno	TOTALE	FERROVIA % dom. acquisita
€ 200	659.080	8.928.098	9.587.179	6,9%
€ 400	924.302	8.671.854	9.596.156	9,6%
€ 500	1.125.307	8.477.337	9.602.644	11,7%
€ 600	1.398.363	8.214.619	9.612.982	14,5%
€ 900	2.925.602	6.734.904	9.660.506	30,3%
€ 1000	4.245.619	5.442.027	9.687.645	43,8%

Tabella 2. Variazione dei costi esterni su strada (€/anno)

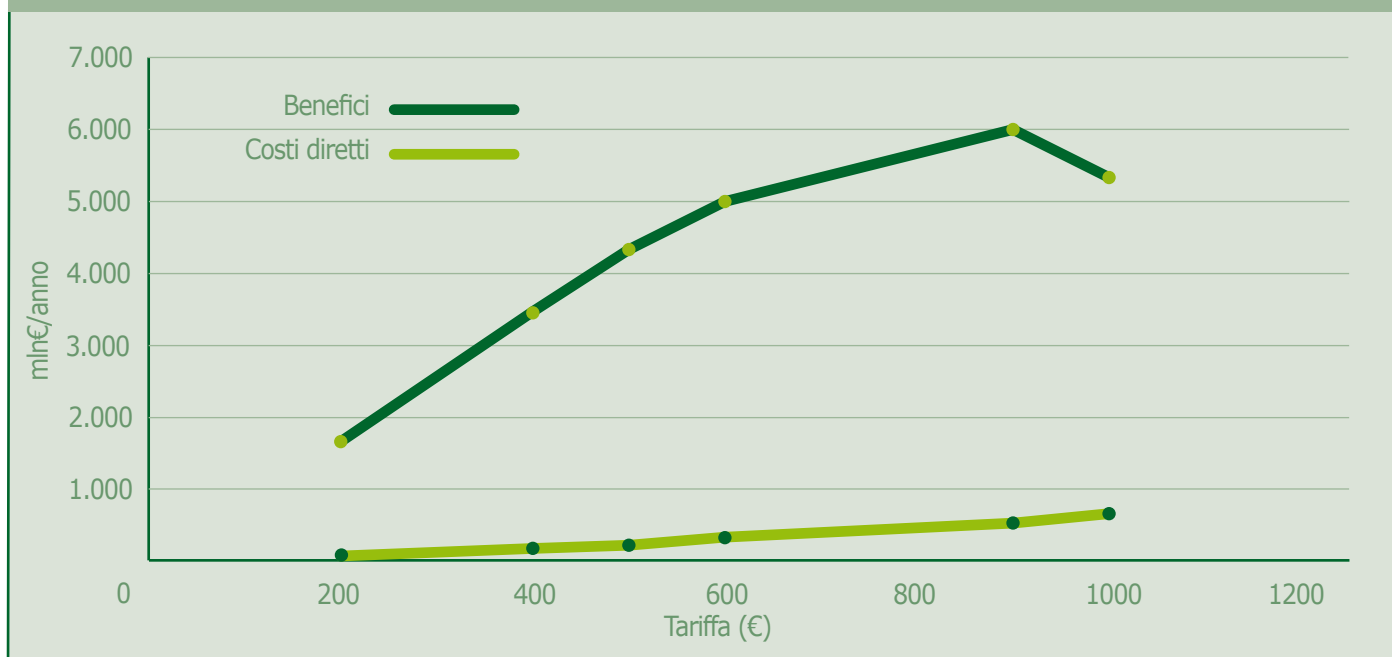
TARIFFA	INCIDENTALITÀ	RUMORE	INQUINAMENTO	TOTALE
€ 200	-4.010.819	-3.008.114	-18.110.373	-26.129.306
€ 400	-10.150.981	-7.613.236	-48.366.438	-66.130.654
€ 500	-14.792.919	-11.094.690	-70.483.910	-96.371.519
€ 600	-20.804.699	-15.603.524	-99.128.272	-135.536.495
€ 900	-52.163.590	-39.122.693	-248.544.166	-339.830.449
€ 1000	-77.006.034	-57.754.525	-366.911.102	-501.641.661

Tabella 3. Costi diretti per gli autotrasportatori (€/anno)

TARIFFA	VEICOLI/ANNO	COSTI DIRETTI
€ 200	8.928.098	1.785.619.651
€ 400	8.671.854	3.468.741.696
€ 500	8.477.337	4.238.668.448
€ 600	8.214.619	4.928.771.652
€ 900	6.734.904	6.061.413.506
€ 1000	5.442.027	5.442.026.520

Per le diverse ipotesi di maggiori pedaggi determinate in funzione di una ripartizione modale più fortemente orientata alla ferrovia si registra anche una riduzione dei costi esterni nelle diverse ipotesi tariffarie (**Tabella 2**).

A fronte di una riduzione dei costi esterni, si determinano maggiori costi (decuplicati) per quelli che continuano ad utilizzare il trasporto su strada in relazione ai maggiori costi di pedaggiamento. (**Tabella 3** e **Figura 2**).

Figura 2. Confronto tra i costi diretti sostenuti dagli autotrasportatori e i benefici dovuti alla riduzione dei costi esterni**Tabella 4.** Risultati delle misure di efficientamento dei coefficienti di carico in relazione ai tassi di crescita della domanda

ANNO	TASSO CRESCITA	VEICOLI	COEFF. CARICO	VEICOLI CON EFFICIENTAM.	DISTANZA	V/KM
2007		9.572.853	13,2	9.572.853	213,85	573.196.826.206
2010	-2,00%	9.381.396	13,4	9.241.375	213,85	553.348.816.702
2012	-1,50%	9.240.675	13,7	8.903.424	213,85	533.113.213.989
2014	-1,00%	9.148.268	14,0	8.625.510	213,85	516.472.465.809
2016	0,50%	9.194.010	14,5	8.369.719	213,85	501.156.385.789
2018	1,00%	9.285.950	15,0	8.171.636	213,85	489.295.684.658
2020	1,50%	9.425.239	15,0	8.294.210	213,85	496.635.119.928
Variazione		-1,5%	13,6%	-13,4%		-13,4%

A fronte degli scenari prospettati che avranno un impatto rilevante soprattutto per i traffici che interessano l'Italia e che rappresentano circa il 40% del totale, si è definito uno scenario di buon senso in relazione a tre possibili politiche di intervento:

- riduzione dell'inquinamento migliorando i livelli di emissione dei veicoli;
- efficientamento dei servizi, con il miglioramento dei coefficienti di carico;
- normalizzazione delle previsioni formulate da organismi internazionali dei trend di crescita della economia.

1. COEFFICIENTI DI CARICO DEI VEICOLI

I coefficienti di carico medio dei veicoli nei traffici transfrontalieri sono per il 50% di 9 tonn.; l'altra metà è >15 tonn., con un valore medio di 13,2 tonn per carico.

Allo scopo di efficientare i servizi, è stato previsto un coefficiente di carico (da legare ai sistemi di tariffazione dei pedaggi) che migliora gradualmente fino a raggiungere 15 tonn. per viaggio.

2. I TASSI DI CRESCITA DEI TRAFFICI ALPINI

La previsione del tasso di crescita della domanda di

trasporto al 2020 determina una riduzione dei veicoli transitanti attraverso le Alpi dell'1,5% passando da 9.572.853 del 2007 a 9.425.239 del 2020 (**Tabella 4**). Le politiche dell'efficientamento dei veicoli per effetto di un miglioramento del coefficiente di carico per viaggio che passa da 13,2 a 15 tonn. determinano una riduzione dei veicoli dell'ordine del 13,4% passando da 9.572.853 a 8.229.421 veicoli/anno. Le politiche di intervento adottate a distanza media del viaggio invariata determinano una riduzione dei veicoli/km che passano da 537 miliardi circa a 496 miliardi-anno; una misura di efficientamento di «sistema» per ridurre i veicoli/km del 13,4% e riportare i traffici a livello di quelli del 2004. ■

Rocco Giordano
roccior@libero.it

Alberto Frondaroli
alberto.frondaroli@alice.it

A seguire, le conclusioni dei ministri dei Trasporti dei Paesi alpini nel quadro dei Seguiti della Dichiarazione Congiunta di Zurigo, 7 maggio 2009



Conclusioni

dei Ministri dei Trasporti dei Paesi alpini nel quadro dei Seguiti della Dichiarazione congiunta di Zurigo

Vienna, 7 maggio 2009

Il 30 novembre 2001, alla presenza dei rappresentanti della Commissione Europea e su iniziativa della Svizzera, i Ministri dei trasporti di Germania, Austria, Francia, Italia e Svizzera hanno adottato la *Dichiarazione congiunta di Zurigo per il miglioramento della sicurezza dei trasporti, in particolare nelle gallerie della regione alpina*, in seguito a gravi incidenti verificatisi nelle gallerie alpine. Da allora hanno avuto luogo tre incontri dei Ministri volti a valutare lo stato dei lavori e ad adeguare le priorità, in particolare a Regensburg l'11 maggio 2004, a Sedrun il 14 novembre 2005 ed a Lione il 20 ottobre 2006, quando la Slovenia ha aderito al gruppo in qualità di membro.

Il quarto incontro dei Ministri dei trasporti o dei loro rappresentanti, ora sotto la Presidenza austriaca, organizzato in data 07.05.2009 a Vienna, è teso a prendere atto dei risultati dell'intenso lavoro svolto sotto l'attuale Presidenza, a constatare i progressi realizzati e a decidere il seguito da dare.

Conformemente al mandato di Lione del 2006, gli organi del Processo di Zurigo hanno affrontato le seguenti tematiche:

1. Controllo e regolazione del traffico stradale nelle regioni alpine

- Commissionamento di uno studio sulle precondizioni per l'implementazione di nuovi sistemi per la regolazione del traffico merci stradale transalpino.
- Definizione di principi, calendario e prerequisiti per la gestione degli incidenti nello spazio alpino.

2. Mobilità nelle regioni alpine

Esame della possibilità di un rilevamento dati congiunto nel campo del traffico viaggiatori transalpino.

3. Sicurezza del traffico nelle Alpi

Attività nel campo della «sicurezza nelle gallerie ferroviarie».

STATO DELLE ATTIVITÀ

SISTEMI DI GESTIONE DEL TRAFFICO MERCI PESANTE NELLA REGIONE ALPINA

Nell'intento di operare a favore di un miglioramento permanente della sicurezza del traffico transalpino, di una migliore e sostenibile gestione del traffico merci su strada nonché della creazione delle infrastrutture necessarie e della promozione di modalità

di trasporto alternative, privilegiando in particolare il trasporto su rotaia, con il supporto finanziario di tutti i membri del Gruppo di Zurigo e della Commissione Europea è stato svolto uno studio intitolato *Best Research sulla tematica Sistemi di gestione dei trasporti per il traffico merci stradale transalpino*. Lo studio è teso a identificare sistemi di gestione del traffico adeguati per aree sensibili nelle quali le misure in questione siano fattibili. Descrive il processo di ricerca, valutazione e stima di diversi modelli nell'intento di individuare le soluzioni più idonee a livello di sistemi di gestione del traffico per il traffico merci stradale transalpino. Per il monitoraggio dello studio è stato costituito un gruppo di lavoro denominato *Advisory Board* presieduto dall'Austria.

Sulla base dello studio, l'*Advisory Board* ha redatto un **Documento della presidenza** (corredato di indice) destinato a fungere da base decisionale per i Ministri dei trasporti. Il Documento della presidenza è stato approvato dal Comitato direttivo. Il Documento della presidenza è focalizzato in particolare sulle previsioni di crescita del trasporto merci durante tre periodi di tempo (dal momento attuale al 2015, dal 2016 ai primi anni '20, dal 2020 al 2030) e dedica una speciale attenzione alla specifica situazione ambientale nella regione alpina ed agli obiettivi ambientali globali internazionali (Kyoto, direttiva NEC). Tenendo conto di tutti gli aspetti su indicati e delle capacità disponibili, sono stati approfonditamente analizzati e valutati i vari sistemi di gestione del traffico, redigendo quindi una stima e delle raccomandazioni finali.

Nelle previsioni di crescita del traffico merci su cui è basato lo studio, tuttavia, non si è tenuto conto della susseguente crisi economica globale, i cui effetti a livello di recessione potrebbero protrarsi a lungo, laddove l'adozione di misure genererebbe spese elevate ed un aumento dei prezzi.

Dando seguito alle raccomandazioni espresse, i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti decidono: di articolare in fasi successive, corrispondenti alla disponibilità di nuove infrastrutture ferroviarie (in particolare gallerie del San Gottardo, LTF e GBB), nonché di servizi ferroviari competitivi, le misure possibili ai fini della regolazione del traffico merci stradale transalpino:

- In una prima fase, quindi, di promuovere l'introduzione di classi EURO meno inquinanti, in particolare EURO 6 nel più breve tempo possibile. A questo riguardo si prenderà in considerazione la possibilità di implementare nello spazio alpino misure come la modulazione del pedaggio o incentivi speciali secondo le classi EURO, nel rispet-

to della normativa vigente e salvaguardando gli obblighi giuridici esistenti nei singoli Paesi, come, ad esempio, quelli derivanti dal regime delle concessioni autostradali. Nel frattempo, di fare quanto possibile onde trovare un compromesso equilibrato nell'ambito dell'attuale dibattito sulla revisione della direttiva sull'Eurovignetta. Inoltre, di avviare indagini sulle condizioni date per l'implementazione delle misure previste per le fasi successive.

- In una seconda fase, di valutare l'eventualità di implementare il modello «TOLL+» – a seconda dei risultati concreti scaturiti dalla revisione della direttiva sull'Eurovignetta nell'intento di far fronte alle crescenti ricadute negative a livello di rumore, emissioni di CO₂ e limitazioni di capacità.
- Nella terza fase, di raggiungere di pari passo con l'aumento delle capacità ferroviarie un significativo trasferimento modale. A tal riguardo, nell'intento di supportare questa politica, verrà presa in considerazione l'implementazione di modelli limitativi (B_{TA}/ACE, ETS) e di altre possibili misure incentivanti.

I sistemi di gestione del traffico B_{TA}/ACE, ETS e «TOLL+», di cui al Documento della presidenza, sembrano decisamente essere i più idonei a governare il traffico merci stradale in modo sostenibile, quindi con una riduzione delle ricadute ambientali cagionate dal trasporto stradale, con un trasferimento modale possibile e con un miglioramento della sicurezza dei trasporti. Ciononostante, per tutti questi sistemi si renderanno necessarie ulteriori indagini prima della loro eventuale implementazione, tenendo conto del fatto che tali sistemi non dovranno comunque ostacolare lo scambio di merci né la crescita economica, inoltre che dovranno essere conformi alle normative comunitaria e nazionali vigenti.

Pertanto i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti conferiscono al Comitato direttivo i seguenti mandati:

- 1) Per il periodo che va sino ad una implementazione definitiva di uno dei sistemi sopra citati, di concordare l'introduzione e promozione, nel più breve tempo possibile, di Euro 6 nello spazio alpino e di indagare tutte le condizioni legali e tecniche a tal fine.
- 2) Per i tre sistemi menzionati sopra (TOLL+, B_{TA}/ACE, ETS) dovrebbe essere condotto un esteso studio teso a verificarne una futura possibile introduzione. In particolare andranno studiati in modo completo e dettagliato i seguenti aspetti:
 - quadro giuridico (normative comunitaria e nazionali, modifiche necessarie);
 - procedure per la definizione di sistemi che prevedono delle soglie;
 - misure da adottare nel caso di una introduzione scaglionata dei sistemi nei singoli Paesi;
 - definizioni spaziali definitive e misure di accompagnamento (per risolvere la problematica dell'aggiramento), ivi comprese considerazioni più dettagliate circa capacità e servizi per i settori ferroviario e stradale;
 - effetti economici a livello nazionale e regionale per i singoli Paesi in collegamento con

gli aspetti sopra menzionati, inclusi gli effetti economici, logistici, sociali ed occupazionali per le aziende del settore del trasporto di merci su strada.

GESTIONE DEGLI INCIDENTI NELLO SPAZIO ALPINO

Dando seguito al mandato di Lione del 2006 è stato costituito un gruppo di lavoro specifico sulla «Gestione degli incidenti nello spazio alpino» presieduto dalla Svizzera. Il gruppo di lavoro si è concentrato su tre questioni principali.

- 1) Elaborazione di una definizione consensuale del termine di «incidente» e definizione degli assi di transito principali, con la messa a punto di un sistema di *reporting* standardizzato onde assicurare la comunicazione e la precisione delle informazioni tra i Paesi coinvolti.
- 2) Quindi, il gruppo di lavoro ha avviato la realizzazione di un sito *web* specifico a completamento del suddetto sistema di *reporting* nell'intento di minimizzare i requisiti di spesa e di tempo, garantendo che tale informazione venga attuata in modo efficiente, meno costoso e rapido e fornendo agli utenti stradali informazioni *up to date* in tutta la regione alpina.
- 3) Infine, il gruppo di lavoro ha elaborato un «approccio generale» da seguire in caso di incidente ed ha compilato una lista con tre categorie di misure potenziali: le prime due categorie contengono soprattutto esempi di misure tecniche o amministrative, la terza categoria riguarda già misure politiche e legali; nella compilazione di tale panoramica il gruppo di lavoro si è basato sul principio secondo cui in caso di incidente le misure adottate dovranno soddisfare le seguenti condizioni: dovranno essere fattibili, dovranno essere applicate senza indugio utilizzando procedure semplici e dovranno essere concepite in modo tale da poter essere attuate con grande facilità e quindi rapidità e flessibilità, in altre parole, vanno determinate le misure giuste a seconda del luogo, del tipo e della durata dell'evento per adottare il provvedimento giusto sul luogo giusto ed al momento giusto.

A questo stadio i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti hanno deciso di concludere sulla definizione del termine «incidente» e sulla definizione dei principali assi di transito nonché sull'approccio generale da adottare in caso di incidente, di prendere atto delle tre categorie di misure e di seguire la raccomandazione del gruppo di lavoro, approvata dal Comitato direttivo, come riportata nella *Sintesi del Rapporto del Gruppo di Lavoro sulla Gestione degli incidenti nello spazio alpino*.

Consapevoli della necessità di ulteriori attività, i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti affidano al Comitato direttivo i seguenti mandati:

- di approfondire e sviluppare ulteriormente le misure ai fini della fattibilità e concreta applicazione delle stesse sugli assi alpini;
- di finalizzare il modello di *reporting* sugli incidenti e sulla situazione, tenendo conto in particolare degli aspetti elencati nella sintesi del rapporto al capitolo 4;



- di esaminare ulteriormente in modo approfondito la concezione, la struttura ed i contenuti del sito *web*, ivi comprese questioni finanziarie e organizzative (*webmaster*), tenendo conto dei temi elencati nella sintesi del rapporto al capitolo 5.

MOBILITÀ NELLA REGIONE ALPINA

In linea con il mandato di Lione del 2006 sono stati pubblicati i risultati CAFT 04 ed è stato creato un sito *web* autonomo per il «Processo di Zurigo». Oltre alla presentazione interattiva dei molteplici risultati dello studio, il sito *web* consente di comunicare ad un pubblico esteso l'operato del Processo di Zurigo nella sua interezza. Le pagine internet sono disponibili in lingua inglese, tedesca, francese, italiana e slovena.

La *Zurich Process homepage* verrà presentata in occasione dell'odierna *convention* ed i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti sono stati invitati ad attivare solennemente la *Zurich Process homepage*.

Attualmente i dati CAFT sono in corso di aggiornamento. In Svizzera, Francia, Austria e - quest'anno per la prima volta - anche in Slovenia sono in corso interviste con i camionisti tese a fornire un quadro affidabile del traffico merci transalpino. Sono in corso di rilevamento anche i dati delle società ferroviarie. L'Italia attiverà iniziative volte a fornire i propri dati. Analogamente al 2004, verrà elaborata una descrizione dei trasporti transalpini che possa essere approvata da tutti i Paesi alpini. L'indagine è già partita in Svizzera e in Austria, per gli altri Paesi si prevede uno *start* in tempi brevi.

I Paesi alpini inoltre assicureranno un accurato aggiornamento dei dati.

Gli esperti hanno inoltre verificato quali fonti di dati siano disponibili nei vari Paesi alpini per il trasporto viaggiatori. Data l'eterogeneità della situazione, onde ottenere dei dati armonizzati sarebbe necessario svolgere un'indagine armonizzata in tutti i Paesi alpini analoga a quella svolta per il trasporto merci. I Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti hanno concluso:

- di pubblicare il sito *web* del Processo di Zurigo e di aggiornarlo regolarmente;
- di finalizzare i rilevamenti CAFT 09 e di pubblicare congiuntamente i risultati in tempo debito;
- di intraprendere ulteriori sforzi per ampliare l'approvvigionamento di informazioni sui trasporti transalpini comprendendovi anche il trasporto viaggiatori. Grazie all'inclusione di fonti di dati esistenti si contribuirà a minimizzare l'*input* di risorse.

SICUREZZA DEL TRAFFICO NELLE ALPI: SICUREZZA NELLE GRANDI GALLERIE FERROVIARIE TRANSALPINE

Nell'intento di stimare l'utilità di promuovere uno scambio di esperienze sulla sicurezza di marcia nelle grandi gallerie ferroviarie, il Comitato direttivo ha pregato la delegazione francese di svolgere una valutazione a tal riguardo. Un esperto nazionale di sicurezza dei trasporti è stato incaricato dalla Francia di incontrare attori di rilievo responsabili dell'operatività e della sicurezza delle principali gallerie ferro-

viarie transalpine esistenti e di affrontare le tematiche più importanti in questo settore.

Successivamente è stato organizzato un incontro in data 12 dicembre 2008 a Parigi alla presenza di esperti, responsabili aziendali amministrativi e dirigenti di galleria o di rete provenienti da Paesi del Processo di Zurigo onde dar luogo ad un scambio di esperienze.

L'obiettivo principale della valutazione non consisteva in un confronto tra i livelli di sicurezza bensì nell'esaminare approcci e procedure di vario tipo adottati nelle gallerie scaturiti dalle condizioni operative e l'equipaggiamento tecnico in uso nelle varie gallerie in un arco di tempo di vari anni di operatività.

I risultati hanno dimostrato che il livello di sicurezza nel trasporto ferroviario è molto elevato e notevolmente più alto che nel trasporto su strada. Ciononostante, rischi specificamente legati alle gallerie possono sfociare in incidenti gravi o addirittura catastrofici e devono pertanto essere assoggettati ad una valutazione specifica.

In considerazione dell'aumento del volume di traffico e delle attuali tendenze operative, quattro tematiche specifiche richiedono un'attenzione particolare:

- 1) trasporto merci pericolose;
- 2) trasporto combinato (p.e. autostrada viaggiante);
- 3) procedure di intervento, spegnimento incendi e soccorso;
- 4) monitoraggio degli sviluppi nell'intero sistema di trasporto ferroviario in merito ai rischi nelle gallerie.

Il rapporto consiglia una valutazione periodica di questi quattro aspetti onde armonizzare le condizioni operative sulle varie linee e facilitare i transiti attraverso le Alpi.

I Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti decidono:

- di prendere atto delle conclusioni del rapporto, basate sugli scambi tra esperti e sui risultati dell'incontro tenutosi il 12 dicembre 2008 a Parigi;
- di accogliere con favore il principio di periodici scambi d'esperienze sulla sicurezza nelle maggiori gallerie ferroviarie alpine;
- di dare mandato alla Francia di organizzare il prossimo incontro.

NUOVA PRESIDENZA

I Ministri dei trasporti e/o i loro rappresentanti ringraziano la Presidenza austriaca per il lavoro svolto e decidono all'unanimità di trasferire alla Svizzera la Presidenza per il biennio 2009-2011. Dopo la Presidenza svizzera, la stessa passerà prima alla Germania, quindi all'Italia e successivamente alla Slovenia, per poi riprendere la consueta rotazione ad iniziare dalla Svizzera.

Approvato a Vienna (AT), il 7 maggio 2009

A cura di STEFANO BOTTOLI, ARMANDO COCUCCIONI, FRANCESCO FORESTA e MAURIZIO QUINTAIE

Carta di qualificazione del conducente

EsseBi Italia

Nel 2001 è stato avviato il lungo cammino che ha portato all'entrata in vigore, con applicazione dal 2008-2009, della formazione iniziale e periodica per una nuova patente professionale per i conducenti di veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri.

La Carta di Qualificazione del Conducente intende migliorare la sicurezza della circolazione stradale, accrescendo la sensibilizzazione di chi sta al volante di veicoli industriali e autobus; ma vi sono anche altri obiettivi, precisati dalla stessa direttiva: per esempio lo sviluppo della cultura della guida preventiva, da attuare congiuntamente alla diminuzione dei consumi di carburante. In effetti lo scopo di fondo è quello di migliorare l'immagine dell'autista, soprattutto presso i giovani, contribuendo all'entrata sulla scena di nuovo personale in un'epoca di penuria di conducenti. Se questo mestiere ha poco appeal lo si deve proprio al fatto che non sempre si considera l'autista un professionista. Ma così non è e non deve essere: per ottenere un passo in avanti bisogna quindi dare maggiori conoscenze alla categoria, imponendo un corso di qualificazione iniziale e successiva formazione periodica, così come d'altra parte avviene in tutti i settori lavorativi che comportano continui rischi e conoscenze tecniche in permanente evoluzione.



Con questo percorso formativo, quindi, il legislatore europeo ha voluto introdurre il concetto che il conducente di un veicolo pesante, per poter eseguire al meglio il suo lavoro, non necessita solamente di un documento di abilitazione tecnico, la patente di guida, ma deve preventivamente affrontare un non breve percorso formativo che ne completi la preparazione sotto molteplici aspetti. Infatti, oltre all'approfondimento di nozioni relative alla sicurezza stradale, il futuro autista che frequenterà i corsi di formazione iniziale per la Cqc deve cimentarsi anche con materie fino ad ora poco o mai affrontate quali: la prevenzione della criminalità e del traffico di clandestini, la tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti e la capacità di prevenire i rischi fisici, la consapevolezza dell'importanza dell'idoneità fisica e mentale alla guida, la capacità di valutare le situazioni di emergenza e quella di comportarsi in modo da valorizzare l'immagine dell'azienda, il calcolo del carico utile di un veicolo,

la conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di merci o di persone e dell'organizzazione del mercato, l'uso di infrastrutture specifiche e le nozioni utili al trasporto di gruppi specifici di persone... e altre materie si potrebbero elencare.

Come si vede, si tratta di un insieme eterogeneo e variegato di materie e di nozioni che metteranno a dura prova le capacità cognitive di persone non sempre avvezze a lunghi e difficili percorsi scolastici. È per tale motivo che un buon iter formativo richiede una pluralità di personaggi con un alto livello di conoscenze specifiche nonché, in una seconda fase, esaminatori preparati e coscienti della difficoltà del loro compito di certificatori della preparazione del futuro conducente.



Per poter realizzare un testo esaustivo e di alto livello, si è quindi pensato di rivolgersi a numerosi importanti esperti dei vari settori perché ciascuno di loro avrebbe malvolentieri affrontato parti del programma poco conosciute. In tal modo l'editore ritiene di aver portato a compimento un'opera esaustiva e di alto profilo, che copre integralmente i programmi didattici della Cqc e nella quale ciascuno troverà le risposte ad alcune domande ancora irrisolte.

Questo testo però, oltre che un formidabile contenitore di informazioni e conoscenze, vuole anche essere un nuovo punto di riferimento nel settore per quanto riguarda il metodo espositivo e, di conseguenza, per quelle che saranno le ricadute che tale impostazione potrà avere sul sistema formativo. La tradizionale impostazione basata su lunghi argomenti con molto testo e poco «respiro» lascia il posto ad una serie di domande dirette con risposte più o meno brevi che permettono al formatore ed all'esaminatore di aggiornarsi su concetti precisi, scegliendo l'argomento o il ragguglio specifico di cui necessitano in quel momento, senza la necessità di leggere interi capitoli per estrapolare l'informazione di cui hanno necessità in quel preciso momento.

D'altro canto, il lettore che volesse affrontare l'intero argomento per approfondimento culturale, troverà nel susseguirsi dei quesiti e delle risposte un percorso articolato e preciso che esaudirà certamente le sue richieste. ■

AUTOTRASPORTO

Obbligo della scheda di trasporto a bordo dei veicoli adibiti al trasporto merci

Decreto interministeriale del 30.06.2009
Pubblicato su G.U. n.153 del 04.07.2009

Il provvedimento introduce l'obbligo della scheda di trasporto, con «data certa», da compilarsi a cura del committente, da tenere a bordo del veicolo adibito al trasporto, in caso di contratti non scritti.

AUTOTRASPORTO

Incentivi per le aggregazioni tra imprese di trasporto merci

DPR n.84 del 29.05.2009
Pubblicato su G.U. n.157 del 09.07.2009

Il provvedimento attua il Regolamento con cui sono state fissate le modalità di ripartizione e di erogazione dei 9 milioni di euro destinati agli incentivi per le aggregazioni imprenditoriali nel settore dell'auto-transporto.

AUTOTRASPORTO

Incentivi per la formazione professionale nel settore del trasporto merci

DPR n.83 del 29.05.2009
Pubblicato su G.U. n.157 del 09.07.2009

Il provvedimento fissa le modalità di ripartizione e di erogazione dei 7 milioni di euro destinati alla formazione professionale per il settore dell'autotrasporto stanziati dall'art. 83-bis della legge 133/2008 e successive modifiche.

AUTOTRASPORTO

Modalità di applicazione dell'obbligo della scheda di trasporto

Circolare interministeriale del 17.07.2009

Il documento precisa le modalità di compilazione e di tenuta della scheda di trasporto sui veicoli merci, chiarendo i comportamenti da tenersi per il trasporto di collettame e per la comminazione delle sanzioni.

CODICE DELLA STRADA

Sanzioni più elevate per chi guida in stato di ebbrezza o sotto stupefacenti

Legge n.94 del 15.07.2009
Pubblicata su G.U. n.170 del 24.07.2009

A partire dall'8 agosto sono entrate in vigore le nuove modifiche al Codice della strada, con inasprimenti delle sanzioni per chi guida ubriaco o sotto effetto di

sostanze stupefacenti, per chi commette infrazioni in orari notturni oppure per chi sporca la strada. I punti sulla patente, infine, sono decurtati anche ai ciclisti titolari di patente.

AUTOTRASPORTO

Dal decreto anticrisi credito d'imposta per i contributi per gli Euro 5 e gli sconti sul bollo

Legge n.102 del 03.08.2009
Pubblicata su G.U. n.179 del 04.08.2009

Convertito in legge il cosiddetto «decreto anticrisi» che prevede fra l'altro la possibilità di fruire del credito d'imposta da utilizzare in compensazione nell'F24 per la riscossione dei contributi all'acquisto di veicoli pesanti Euro 5. Il provvedimento stanziava anche 44 milioni di euro per la riduzione delle tasse automobilistiche 2009, anch'essi fruibili attraverso credito d'imposta.

TRASPORTO MARITTIMO

Modifica della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi

DPR n.107 del 28.05.2009
Pubblicato su G.U. n.180 del 05.08.2009

Il provvedimento modifica l'entità delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali e dei diritti marittimi e definisce l'ambito territoriale di applicazione.

AUTOTRASPORTO

Ulteriori modalità di applicazione dell'obbligo della scheda di trasporto

Circolare interministeriale del 06.08.2009

Il documento fornisce una serie di chiarimenti relativi alla possibilità di circolare con una fotocopia del documento, alle modalità di annotazione in caso di carico diretto a diversi destinatari, alla mancanza di «data certa» sul contratto scritto, sui vettori stranieri e ai rapporti con i subvettori o tra aziende consorziate.

SICUREZZA AEREA

Norme più rigorose sulle ispezioni effettuate a terra sugli aeromobili

DLgs n.118 del 28.07.2009
Pubblicato su G.U. n.189 del 17.08.2009

Il decreto corregge la normativa in vigore sui controlli a terra degli aeromobili, adeguandoli al più rigoroso Manuale delle procedure comunitarie e dà mandato all'ENAC di adottare le procedure specifiche.

Un esempio dell'incidenza di una buona supply chain sull'economia generale di azienda

È logistica non solo la gestione del magazzino di spedizione e del trasporto, ma anche tutto quanto costituisce interazione non commerciale con il cliente, nelle sue varie articolazioni operative di interfaccia. Ecco l'esperienza della «Procter&Gamble» e il confronto con la realtà italiana

di **ANTONIO MALVESTIO**

MI È STATO CHIESTO di parlarvi sul tema «Incidenza di una buona logistica nell'economia generale di un'azienda». È un tema molto vasto e dibattuto; essendo poi un responsabile della logistica ed anche socio del *Freight Leaders Council*, che ha tenuto ieri, proprio qui la sua assemblea annuale, devo fare attenzione ad evitare uno spot sui logistici. Dunque, lavorando da molti anni in **Procter&Gamble** posso parlarvi del ruolo che la logistica ha in una società che si occupa dei beni di largo consumo, che ha avuto, che sta avendo ed avrà.

Per prima cosa, direi che è riduttivo parlare di logistica. In **Procter&Gamble** il reparto logistico si chiamava *Distribuzione del prodotto* e, successivamente, da oltre 10 anni, si chiama *Customer Service & Logistics*, a sottolineare come le movimentazioni - ricordo che stiamo in ambito *Fast Moving Consumer Goods* - collaborano alla soddisfazione del cliente: occorre far arrivare le merci, nello stato ideale di qualità, nella giusta quantità ordinata, al momento richiesto e con i necessari documenti corretti. La logistica deve dunque realizzare un prolungamento dell'ambito societario che arriva a lambire il cliente, fino all'ultimo atto del passaggio di proprietà della merce. Dunque è logistica non solo la gestione del magazzino di spedizione e del trasporto, ma anche tutto quanto costituisce interazione non commerciale con il cliente, nelle sue varie articolazioni operative di interfaccia.

Procter&Gamble ha proprio in questi giorni annunciato un nuovo cambio del nome del reparto che si occupa di logistica. Ci chiamiamo ora *Supply Network Operations*.

Supply perché la logistica si occupa di tutto quanto serve ad alimentare gli anelli successivi della catena, dal trasporto delle materie prime e degli imballaggi, agli stoccaggi intermedi, all'ingegnerizzazione dei flussi *just in time*, delle operazioni di magazzino, dell'approntamento delle spedizioni, della gestione informatica relativa ad ogni flusso e documento di accompagnamento, in una logica di *Network*, di rete, dove tutti i flussi sono gestiti globalmente. Si tratta non solo di un servizio, ma di una vera *Operation*, con una organizzazione operativa, un gruppo di ricerca e sviluppo che legge il mercato, la concorrenza, gli sviluppi della tecnologia, con un servizio che misura la *performance* e controlla il gradimento dei clienti e di tutti gli attori utilizzati.

Antonio Malvestio, è Direttore associato *Western Europe* della *Supply Network Operations* di *Procter&Gamble*, con responsabilità per *Benelux*, *Francia*, *penisola Iberica* ed *Italia*, ed è responsabile *Western Europe* per i sistemi informatici, la logistica e l'organizzazione operativa.

Laureato a Roma in *Ingegneria meccanica*, è in *Procter&Gamble* dal 1980: dopo gli inizi in *manutenzione e produzione* è diventato *materials manager* presso lo stabilimento di *Pomezia (RM)* e successivamente direttore di stabilimento in *Italia*, a *Bariano (BG)* e a *Campochiaro (CB)* e in *Spagna* (a *Mataro-Barcellona*). Infine, prima di assumere l'attuale incarico, ha operato in *Belgio* per 3 anni con responsabilità nell'area della logistica distributiva.



Un esempio dell'incidenza di una buona supply chain sull'economia generale di azienda



Dunque **Procter&Gamble** riconosce alle *Supply Network Operations* la dignità di funzione aziendale e non di solo servizio.

La domanda cui rispondere è perché.

La prima ovvia considerazione va ai costi della logistica. Ricordo ancora che siamo in ambito di *Fast Moving Consumer Goods*: 25 anni fa la distribuzione dei prodotti valeva circa un decimo dei costi di manifattura. Oggi la distribuzione fisica delle merci costa più della produzione e richiede dunque un'attenzione maggiore.

Inoltre la logistica fornisce un servizio aggiuntivo alla produzione in quanto la domanda di servizio è aumentata ed è spesso conveniente rilavorare i prodotti finiti lungo la catena a valle della produzione per modificarli, così come richiesto o necessario al cliente. Oggi si dice che il fornitore ed il cliente lavorano insieme per creare valore aggiunto a quello delle merci; la logistica è il motore che accelera la creazione di questo valore.

Facciamo un esempio: nel lancio del nuovo rasoio e delle lame di ricarica *Gillette Fusion*, era importante massimizzare l'utilità degli ingenti investimenti pubblicitari, ottenendo una distribuzione del prodotto ai vari clienti in un tempo limitato.

Sto parlando di uno dei problemi del mercato dei beni di largo consumo in Italia: un mercato molto lungo dove è lungo il tempo necessario per raggiungere quella che si chiama percentuale di distribuzione, cioè quanti punti vendita sul totale offrono la o le nuove referenze. Non c'è nulla di più inutile di una pubblicità per un prodotto che non si trova sugli scaffali. Ugualmente è perso ogni sforzo di distribuire un nuovo prodotto, se poi i consumatori non vanno a cercarlo.

Ecco che la logistica, uso ancora questo termine per chiarezza con voi, ma sapete che ora si chiama *Supply Network Operations*, entra nel problema per accelerare la creazione del valore legato alla *partnership* tra produttore e distributori. Apre nuovi magazzini per predisporre stoccaggi temporanei, predispone i *display* preimpastati che andranno nei punti vendita, prepara e poi addestra i venditori ai nuovi codici di vendita, alle nuove modalità di ordine e riordino, lavora con i distributori per definire i parametri inventariali, allinea il *data base*, predispone le consegne iniziali ai punti vendita, prepara la macchina da guerra che in pochi gironi deve far arrivare a tutti i negozi il prodotto in contemporanea con le campagne pubblicitarie. Naturalmente tutto deve avvenire celermente per minimizzare gli immobilizzi inventariali. Non c'è possibilità di provare e non si può fermare la macchina una volta che

si è partiti. Il meccanismo deve avere anche agilità *built in* per adattarsi alle esigenze che si creeranno via via: variare il tipo dei *display* in consegna, aprire flussi di alimentazione dei centri distributivi dei clienti, rifornire punti vendita dove le iniziative locali abbiano avuto particolare successo, rallentare dove serve e così via. E poi chiudere i punti di magazzino temporanei, vuotandoli di ogni resto, mantenere il rifornimento dagli stabilimenti di produzione, gestire eventuali resi, distruggere i colli danneggiati, naturalmente assicurare la *security* di tutti i nuovi flussi, monitorando mancanze e perdite, misurando deviazioni rispetto la storia passata, ove raffrontabile, modificando con celerità qualsiasi cosa abbia bisogno di un aggiustamento.

Fra parentesi il lancio di *Fusion* è avvenuto mentre si stava completando la fusione tra i reparti logistici di **Procter&Gamble** e di **Gillette**. È stato un buon successo: mai nessun lancio aveva raggiunto in Italia una così alta distribuzione in un tempo di pochi giorni dal lancio.

È questo uno dei tanti esempi di come la logistica, ora *Supply Network Operations*, entri quotidianamente nell'attività societaria in un ruolo di primo piano, non solo al fronte esterno, ma all'interno dei meccanismi di gestione del *business*.

IL CONTROLLO DEI COSTI

C'è però un'altra area di cui mi preme parlare.

Nonostante quanto spiegato prima, in fondo in fondo, è sempre valido nelle aziende lo stereotipo che la movimentazione sia un costo e pure un costo che aumenta.

Supply Network Operations sarà pure importante, ma costa ed è bene che costi poco.

Dunque chi lavora nell'area logistica è da sempre allenato al controllo dei costi. Ne va della nostra sopravvivenza. In **Procter&Gamble** preferiamo parlare di *loss analysis*, cioè di analisi delle perdite e degli sprechi. Si parte dal presupposto che gratis non possiamo essere, ma dobbiamo fornire il miglior servizio possibile con il minimo costo; anche qui dovrei dire il minimo costo possibile. In realtà la nostra azione di *loss analysis*, cioè dell'eliminazione di sprechi e perdite, è implacabile con l'obiettivo impossibile di diminuire i costi nel tempo. E badate che parlo di tutto incluso, cioè dei costi che comprendono il greggio che sale e le retribuzioni del personale che aumentano nel tempo.

Per ora ci stiamo riuscendo: i nostri *budget* hanno costantemente indice 95 verso l'anno precedente. Chiudiamo magazzini inutili, ma aumentiamo il ri-

... il mercato dei beni di largo consumo in Italia è un mercato molto lungo dove è lungo il tempo necessario per raggiungere quella che si chiama percentuale di distribuzione, cioè quanti punti vendita sul totale offrono la o le nuove referenze...

empimento dei mezzi, minimizziamo i viaggi a vuoto, chiediamo modifiche nel *sourcing* dei prodotti, indicando dove conviene produrre, spingiamo verso progetti di compattazione dei prodotti, individuamo nuovi flussi dove combinare trasporti disottimizzati. Per riuscire a conseguire una continua e costante eliminazione delle perdite e degli sprechi, la funzione logistica deve fare ricerca su quanto offre la tecnologia ed il mercato e deve studiarne l'adattamento all'organizzazione ed ai processi aziendali. Quindi c'è bisogno di chi, come un normale centro di ricerca e sviluppo, lavori sul nuovo e sull'esterno per comprendere quello che potrebbe essere fatto e poi lanciare all'interno modalità innovative.

LA MISURA «ON TIME DEFECTES»

Mentre dunque si provano approcci come *control tower*, 4PL oppure accorpamento corrieri, centri distributivi condivisi, intermodalità veramente in ogni modalità possibile, mentre si sviluppano *partner* capaci anche dove ancora non esistono, mentre partecipiamo ai test per l'uso di mezzi ad alta capacità (60 tonnellate o extralunghi), si lanciano campagne su modalità operative innovative.

Alcuni anni fa **Procter&Gamble** ha lanciato il concetto di 2 ore come tempo massimo di carico e scarico, misurato da quando il mezzo entra nel deposito di destinazione o di origine di una spedizione a quando riesce dal cancello. Ed oggi, in tutta l'Europa la stragrande maggioranza delle operazioni avviene con appuntamento orario; dovunque, meno che in Italia, purtroppo.

Due anni fa è stata lanciata la nuova misura di OTD (*On time defects*), cioè dei difetti del tempo di arrivo. Ogni mezzo che non arriva all'appuntamento richiesto al momento dell'ordine della merce è un difetto, per qualsiasi ragione interna alla **P&G** o esterna, cliente compreso. Siamo partiti da oltre un 30% di difettosità e siamo ora sulla media di tutta l'Europa occidentale a meno del 3%.

Cercate di comprendere la potenza di una tale misura: per poter arrivare al 3% di difetti, tutti i processi di lavoro sono stati rivisti, tutti i programmi di carico, i piani di trasporto, le situazioni ripetitive di ingorgo sulle strade nelle fasce orarie, tutto è stato esaminato per fornire una *performance* riproducibile. E questo ha portato ad una drastica riduzione del *rework*, alla riduzione del personale impiegato per la gestione operativa, ad un miglioramento dell'utilizzazione dei mezzi, ad una riduzione complessiva dei costi.

Avete ora capito cosa intendo con *loss analysis*. Non

PROCTER&GAMBLE

Una multinazionale dei brevetti

Procter & Gamble è una azienda leader nei prodotti di largo consumo con sede a Cincinnati, Ohio (USA). Opera in più di 200 Paesi nel mondo sviluppando un giro d'affari che nell'esercizio fiscale 2007/2008 ha raggiunto 83,4 miliardi di dollari. I dipendenti sono 138 mila, in 80 Paesi, 140 gli stabilimenti di produzione e 25 Centri di Ricerca. Fondata nel 1837 dall'inglese William Procter e dall'irlandese James Gamble, emigrati negli USA, l'azienda ha iniziato la sua attività come fabbrica di candele e saponi. Nel 1890 venne istituito il laboratorio per studiare e migliorare il processo di fabbricazione del sapone: si trattava di uno dei primi laboratori di ricerca sul prodotto creati dall'industria americana. Complessivamente P&G detiene più di 27 mila brevetti e a questo numero se ne aggiungono ogni anno circa 3000 nuovi.

Le attività della Procter & Gamble al di fuori degli Stati Uniti rappresentano quasi la metà del fatturato mondiale. In Italia il Gruppo è presente dal 1956. Impiega circa 4000 persone e commercializza oltre 40 marchi tra cui Dash, Ariel, Ace, Bolt 2in1 e Dinamo per il bucato; Ace, Mastro Lindo, Swiffer, Viakal e Fairy, per la pulizia e l'igiene della casa; Pantene, Oil of Olaz, Infasil, AZ, Oral-B, Kukident, Mach3, Venus, Gillette, Gillette Fusion per l'igiene e la cura della persona; Pampers e Tampax per la cura dei bambini e l'igiene femminile; Pringles nella categoria snack; Vicks tra i farmaci da banco; IAMS ed Eukanuba nella alimentazione per gli animali domestici; Sebastian, Hugo Boss Parfums, Lacoste Parfums, Jean Patou Parfums, Valentino Parfums, Escada Parfums e Gucci Parfums nella categoria dei cosmetici e dei profumi; Wella, System Professional e Clairol nel settore professionale della cura dei capelli; Duracell per le batterie e Braun per i piccoli elettrodomestici.

Sono tre gli stabilimenti di P&G nel nostro Paese: quello di Pomezia, vicino Roma, costruito nel 1961, produce principalmente detersivi; nel 1983 è nato l'impianto di Campochiaro in Molise, specializzato nelle candeggine, seguito da quello di Gattatico (Reggio Emilia), per i prodotti per la detergenza casa.



Un esempio dell'incidenza di una buona supply chain sull'economia generale di azienda



solo la limatura dei tempi inutili e dei relativi costi, ma il ridisegno totale delle operazioni il più vicino possibile alle condizioni teoriche ideali.

Vorrei aprire un ulteriore fronte: la logistica oggi, per tutta una serie di motivi, è sotto l'occhio del ciclone per quanto riguarda la sostenibilità ambientale.

La logistica sposta i mezzi che consumano carburante e fanno incidenti e quindi si guarda al trasporto come la prima area dove si debba tornare alla sostenibilità.

Ed allora la logistica deve accelerare anche in quest'area e svolgere il suo compito in modo sostenibile. Vi ho spiegato come in **Procter&Gamble** lavoriamo alla *loss elimination*. Nulla di nuovo quindi, ma serve ora leggere meglio le perdite ove ci sia impatto sulla sostenibilità. Da questo un rinnovato impulso alla riduzione dei chilometri percorsi, al riempimento dei mezzi, alla minimizzazione dei viaggi a vuoto ed alle modalità ferroviaria, marina, fluviale. Proprio ieri si è svolto il primo test del nostro progetto di intermodalità denominato *TINA (Train Intermodal New Approach)* dal Nord Europa verso l'Italia e la Grecia e viceversa.

LA SITUAZIONE ITALIANA

Ma non solo sull'autotrasporto. Costruiamo nuovi depositi minimizzando il movimento terra utilizzando nuove tecniche di inertizzazione dei suoli; miglioriamo la sostenibilità delle strutture utilizzando capriate in legno lamellare: il nostro nuovo centro distributivo di Euskirchen in Germania ha anche le colonne in legno lamellare. L'illuminazione è a sensori e si accende dove serve. La luce naturale è aumentata. Anche le spese di condizionamento sono ridotte grazie all'utilizzo di tecnologie innovative. Anche i tetti servono per l'installazione di pannelli fotovoltaici. Anche l'acqua piovana è restituita alle falde naturali con speciali accorgimenti.

Spero di essere riuscito a spiegarvi, in un tempo così breve, cosa possa fare la logistica in un'azienda di beni di largo consumo. Vi ho fatto anche uno *spot* di *Gillette Fusion* e spero che decidiate di provarlo, se già non lo usate.

Vorrei in conclusione passare dall'esperienza aziendale al tema proprio del convegno.

Come le operazioni di logistica non solo concorrono, ma sono parte fondamentale del *business* aziendale, lo stesso avviene verso lo sviluppo e l'economia del Paese.

Parlo qui come italiano piuttosto che come manager di un'azienda internazionale; o meglio come un italiano che ha l'opportunità di osservare le cose da un

punto di vista internazionale e privilegiato.

Però, invece di indulgere al solito sport nazionale di dileggiare la nostra realtà italiana, vorrei concentrarmi su un principio.

È vero, la nostra logistica nazionale è arretrata. Siamo in coda in molti indicatori di *performance* e di creazione del valore. I nostri automezzi merci hanno una più bassa utilizzazione e vanno più piano del resto dell'Europa. Ma lo abbiamo fatto noi: siamo noi ad aver fatto una logistica che funziona male e quindi, invece di piangere, chiedere fondi a pioggia, presentarci divisi e disorganizzati al governo, dobbiamo cambiare registro. Servono pochi indicatori e piani oltraggiosamente aggressivi per accelerare il cammino di miglioramento, senza fermarci, perché gli altri lo stanno già facendo

I risultati eccellenti che si fanno in **Procter&Gamble** sono fatti anche da italiani: quello che è diverso è lo stimolo a fare il meglio per il meglio. A migliorare per poter essere i primi. Meglio di ieri, ma certamente peggio di come sapremo fare domani, ogni giorno. Dunque la logistica di eccellenza deve essere fatta ogni giorno da tutti quelli che fanno logistica e che dovrebbero ogni giorno domandarsi se quello che stanno facendo sia la cosa giusta in un'ottica di sistema, se lo stanno facendo nel miglior modo possibile al mondo, non qui in Sicilia e neppure nel Mezzogiorno o in Italia.

Noi di **Procter&Gamble** siamo spesso considerati un po' arroganti, perché diciamo di voler essere i migliori, migliori al mondo, in quello che facciamo. Non è arroganza, ma una regola darwiniana di sopravvivenza di chi agisce sulla platea mondiale. La nostra logistica deve funzionare in Italia, ma anche altrove, pronta a flettersi alle esigenze locali, ma comunque in linea con principi universali di efficienza ed eliminazione degli sprechi, senza mai compromessi verso il livello di servizio fornito.

La logistica nazionale deve fare lo stesso rispetto all'economia nazionale.

E noi logistici italiani dobbiamo avere lo stesso approccio per essere leva di sviluppo per l'economia della nazione, non in ordine sparso, ognuno seguendo la sua strada o quella, magari, della sua associazione di categoria, ma in uno sforzo unitario regolato dall'autorità di governo. ■

Antonio Malvestio
malvestio.a@pg.com

Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo

Il nostro Paese può diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo se terrà conto di dieci situazioni che caratterizzano l'attuale momento. E, nella prospettiva della «zona di libero scambio», il nostro Mezzogiorno diventa strategico per un sistema intermodale di trasporti euromediterraneo

di **ALDO LORIS ROSSI**

QUESTO DECALOGO tende ad individuare una «prospettiva euro-mediterranea» che promuova il ruolo geo-economico-politico dell'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e quella mediterranea, e del Mezzogiorno, baricentro del Mediterraneo e «zona di libero scambio» (Conferenza di Barcellona, 1995), come Piattaforma logistica intermodale proiettata sul mare.

Questa prospettiva di medio e lungo termine scaturisce dall'esame dei problemi tutt'ora aperti esemplificati nei temi elencati qui accanto.

LA «ZONA DI LIBERO SCAMBIO»

Nel 1995 la Conferenza euro-mediterranea di Barcellona ha indicato la possibilità di creare entro il 2010 una «zona di libero scambio». Come è noto, questa prospettiva di cooperazione ha dato risultati più soddisfacenti sul piano culturale che su quello economico. Ma certamente una tale prospettiva è da considerare strategica per realizzare un dialogo continuo quanto indispensabile tra le civiltà che si affacciano sul Mediterraneo.

Intanto se l'Italia svolgerà sempre più una funzione di cerniera tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea, quale può essere il ruolo del Mezzogiorno in tale contesto?

In realtà questo ruolo emergerà sempre più chiaramente nella misura in cui si realizzerà la suddetta «zona di libero scambio» soprattutto attraverso la creazione di un sistema intermodale dei trasporti a scala euro-mediterranea, che può divenire la forza motrice dello sviluppo del Mezzogiorno.

Infatti, mentre le altre politiche europee sono meno centralizzate, il sistema intermodale dei trasporti



UN DECALOGO DI DIECI TEMI

1. L'era post-industriale e gli squilibri euro-mediterranei.
2. L'esplosione demografica e la globalizzazione di infrastrutture, mercati e sistemi urbani.
3. La crisi ambientale incombente: l'insostenibilità del modello tardo-industriale e del «mito dello sviluppo illimitato».
4. La dinamica demografica europea e mediterranea.
5. La rifondazione post-industriale della megalopoli europea, la diffusione del nuovo modello di sviluppo e la *green economy*.
6. Le due Italie e la «faglia tra le diverse civiltà» mediterranee.
7. Le previsioni ISTAT al 2051 del declino demografico del Mezzogiorno.
8. La pervasività del grande sistema intermodale dei trasporti euro-mediterraneo e delle reti telematiche.
9. L'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e quella mediterranea.
10. Il Mezzogiorno baricentro del Mediterraneo quale «zona di libero scambio» e Piattaforma logistica intermodale proiettata sul mare

Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo



transnazionali, in quanto scheletro portante dell'armatura urbana della nuova Europa, deve obbedire ad una strategia unitaria e sovraordinata dello sviluppo, definita soprattutto in sede di Unione europea.

UN «CYBERSPACE» APERTO

D'altra parte, per misurare la potenza auto-propulsiva delle infrastrutture *hard* e delle reti *soft* nel rivitalizzare anche aree difficili, basti considerare che esse si sviluppano in modo esponenziale perché l'era post-industriale spinge incessantemente: da un lato, verso specializzazioni sempre più diversificate; dall'altro, verso una reintegrazione interdisciplinare sempre più inclusiva.

Questo doppio movimento determina una moltiplicazione continua delle reti per lo scambio e la distribuzione dei flussi di informazioni, merci e persone, garantendo una connessione sempre più estesa e articolata della città planetaria.

Questo processo di globalizzazione è irreversibile e tende a creare un *cyberspace* aperto, sempre più dinamico, complesso, interattivo.

Pertanto la sua pervasività travolgente può essere la forza trainante del suddetto processo di rigenerazione e riequilibrio economico-territoriale dell'armatura urbana nazionale, il quale non può che coinvolgere anche le aree difficili del Mezzogiorno.

Ma come si configurerà un tale sistema intermodale

Aldo Loris Rossi è nato a Napoli nel 1933. Insegna Progettazione Architettonica alla Facoltà di Architettura della stessa città.

Nel corso della sua carriera si è mosso fra tre grandi temi senza separarli mai completamente: l'utopia radicale delle macrostrutture, l'attenzione alla dimensione territoriale e paesaggistica, la concretezza realizzativa in contesti anche storici.

La sua ricerca protesa verso il futuro, privilegiando l'aspetto dionisiaco dell'iter progettuale e assegnando gli unici ruoli di protagonisti allo spazio e alla vita che in esso si svolge, lo ha posto in una condizione di isolamento rispetto all'ambiente accademico ancora legato al trilito, al telaio, alla griglia ortogonale, al mimetismo storicistico, al facciatismo, allo spazio statico e normato, insomma alle forme ipocrite del razional-classicismo e a quelle inumane del razional-funzionalismo.

dei trasporti a scala euro-mediterranea? E tale realizzazione sarà capace di vertebrare e rigenerare l'armatura urbana del Mezzogiorno rimettendo in moto l'economia delle città?

In generale questo sistema intermodale tende a integrare i quattro Corridoi trans-europei che attraversano l'Italia, le *autostrade del mare* e le rotte trans-oceaniche che solcano il Mediterraneo facendo scalo nei grandi porti della riva sud (**Tangeri, Orano, Algeri, Tunisi, Sfax, Alessandria, Damietta, Porto Said**), quelli della riva orientale (**Haifa, Beirut, Latakia, Smirne**) e della riva nord (**Pireo, Trieste, Venezia, Gioia Tauro, Napoli, Genova, Marsiglia-Fos**).

Tale sistema intermodale sarà incardinato sul **Corridoio trans-europeo I, Berlino-Monaco-Verona-Napoli-Palermo**, che svolgerà il ruolo di spina dorsale del sistema.

Infatti collegherà la megalopoli europea a quella mediterranea:

- anzitutto, potenziando la connessione della Sicilia col continente; poi, disimpegnando adeguatamente il grande porto di Gioia Tauro specializzato nel *transshipment* dei *container* che «ha avuto in breve tempo un formidabile decollo raggiungendo la quota di 3 milioni di container/annuo», classificato «di rilevanza internazionale» (Legge 30/98);
- inoltre, incrociando i due Corridoi Est-Ovest, il **Corridoio VIII, Napoli-Bari-Sofia-Varna** sul Mar Nero, aperto ai mercati di Balcani, Grecia, Ucraina, e il **Corridoio V, Lisbona-Madrid-Milano-Kiev** che collega la costa atlantica alla Russia;
- infine, il **Corridoio ferroviario**, in corso di attuazione, **Parigi-Varsavia-Mosca-Pechino** percorso dal Trans-Eurasia Express che collegherà il Canale della Manica al Mar Giallo cinese.

UN GRANDE SISTEMA EUROMEDITERRANEO

Dunque, il **Corridoio I** formerà la spina dorsale di un grande sistema intermodale euro-mediterraneo che investirà l'intero Mezzogiorno. Infatti, attraverserà Campania, Calabria e Sicilia, mentre due sue derivazioni: il **Corridoio VIII**, disimpegnerà la Puglia; e un'altra diramazione autostradale per Potenza (prolungata fino alla Costa ionica, una straordinaria riserva paesaggistica e archeologica da valorizzare anche ai fini del turismo balneare) attraverserà l'intera Basilicata.

In particolare, il tratto laziale-campano del Corridoio I potrà svolgere la funzione di «asse di riequilibrio

La globalizzazione dell'intermodalità

Prendiamo spunto dal decalogo di Loris Rossi sulla prospettiva euro-mediterranea per rafforzare la tesi di uno sviluppo dei Paesi africani con una analisi sintetica delle prospettive che si aprono per i trasporti e la logistica nel Mediterraneo. L'intervento è una sintesi di quanto presentato all'incontro organizzato da Gmc Logistics Group a Catania il 30 maggio u.s.

Le grandi aree di interesse economico a livello mondiale con il processo di globalizzazione diventano sempre più interdipendenti. Pertanto dove produrre, come produrre, quanto produrre, rispetto ai mercati di consumo, diventano elementi rilevanti anche per i processi logistici.

Si vanno definendo a livello mondiale tre grandi blocchi economici che gradualmente spingono le decisioni dei diversi Paesi per saldature infrastrutturali terrestri soprattutto nell'Eurasia.

I TRE BLOCCHI ECONOMICI

I tre blocchi che oggi stanno ridefinendo la geografia dei flussi economico-finanziari sono:

- l'Eurasia,
- il blocco occidentale delle Americhe del Nord e del Sud,
- il Continente africano.

È all'interno di ciascuno di questi tre grandi blocchi e attraverso gli interscambi tra loro che stanno accelerando le evoluzioni mondiali dei processi di sviluppo. Questi sostanzialmente sono dati da:

- i processi di trasformazione delle materie prime del Continente africano che interessano prevalentemente l'area «Cindia» (Cina-India),
- le aree di consumi dell'America del Nord e dell'Europa che andranno sempre più stabilizzandosi,
- la sfida che si gioca soprattutto sui nuovi mercati di consumo del continente africano.

Abbiamo provato a schematizzare le caratteristiche macroeconomiche dei tre grandi blocchi economici.

I *player* economico-finanziari mondiali, attraverso accordi bilaterali, hanno definito fundamentalmente una politica geoeconomica di medio lungo periodo a tappe:

- una prima tappa nell'area euro asiatica con i nuovi grandi Corridoi ferroviari Pechino-Amburgo che si percorre in 16 giorni e Pechino-Bruelles in 27 giorni con un veicolo autoarticolato.
- una seconda tappa con le navi portacontainer da 12.000 tonn. che serviranno i grandi mercati di consumo.

IL RUOLO DELL'AFRICA

In questo scenario quale è esattamente il ruolo del Continente africano?

L'Africa mediterranea e quella centrale è investita da robusti interventi finanziari da parte dei fondi sovrani soprattutto per la realizzazione di grandi infrastrutture; in questa fase porti ed aeroporti e grandi assi ferroviari e stradali sono le priorità assolute, che interessano i capitali finanziari internazionali.

A fronte di uno scenario mondiale che si va caratterizzando per cicli economici sempre più accorciati e per le forti internalizzazioni che sono presenti, ma che potranno ancor più maturare, si tratta di comprendere le politiche necessarie per assicurare nuovi processi oggi contrassegnati da tre crisi globali:

- la crisi energetica annunciata qualche anno fa che ha cercato l'affondo con una manovra che ha portato il prezzo del petrolio a 145 dollari il barile salvo poi a riportarsi dopo appena 5 mesi a 40 dollari;
- la crisi finanziaria sotto gli occhi di tutti dovuta alla globalizzazione che ha spinto i consumi e aggravato il debito pubblico dei Paesi occidentali; debito pubblico finanziato dal *surplus* finanziario dei Paesi esportatori;
- i cambiamenti climatici che richiedono notevoli interventi nel governo del territorio, delle strutture urbane e dei modelli di mobilità;
- il Mezzogiorno, opportunamente ammodernato, e con il rafforzamento delle politiche di corridoio, più realmente rappresenta una grande piattaforma euro-mediterranea facendo del tratto di costa Messina-Pachino, la banchina del fronte africano. È in questa logica che si giustificano opere come il Ponte sullo Stretto di Messina.

Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo



economico-territoriale» (F. Compagna, '67) tra le due più grandi metropoli del Centro-Sud, **Roma** e **Napoli**, reintegrate in un super-organismo eco-metropolitano pari, per peso demografico, alla **Grande Parigi** (11 milioni di abitanti), ma senza la congestione di quest'ultima.

Tale sistema bipolare comprende:

- i terreni agricoli più fertili delle due regioni (Agro romano, Piana di Fondi e Garigliano, Terra di Lavoro, agro nocerino-sarnese, Piana del Sele);
- le aree industriali più vitali;
- i «superluoghi» della grande distribuzione, dei macroservizi e della logistica;
- le attrezzature di livello superiore (università, centri di ricerca, servizi di eccellenza). Insomma questo asse di riequilibrio economico-territoriale potenzierà la sinergia tra attività primarie, secondarie, terziarie e quaternarie, moltiplicandone la vitalità.

UN DISTRETTO TURISTICO DI INTERESSE MONDIALE

Intanto tale asse forma un distretto turistico di interesse mondiale perché dotato di uno straordinario patrimonio archeologico-storico-paesaggistico, compreso tra il Tevere e il Sele corrispondente all'arcaico corridoio villanoviano, poi etrusco e al territorio della *regio prima* augustea. A tale proposito il presidente della Camera di commercio di Roma e provincia ha dichiarato: «Nel campo turistico vedo le due città alleate per catturare i primi flussi turistici della Cina. Che colpo sarebbe un pacchetto **Colosseo-San Pietro- Pompei-Capri**. Parigi tremerebbe».

Inoltre è dotato di circa 600 Km di costa balneare e altrettanti di parchi naturali montani. Queste due fasce di grande valore paesaggistico, destinate al tempo libero, possono essere raccordate all'asse di riequilibrio economico-territoriale Roma-Salerno attraverso:

- le sette direttrici montane irpino-sannite da potenziare con aree produttive e servizi per rivitalizzare le due province interne collegate a monte da un *corridoio ecologico* coincidente con la via Minucia, Sulmona-Benevento;
- le sette direttrici marine opposte capaci di decongestionare le tre province costiere da attrezzare con attività ricettive, balneari e porti turistici collegati alle *autostrade del mare*, beninteso, nel rispetto dei valori paesaggistici.

In merito alla mobilità, l'asse di riequilibrio Roma-Salerno è oggi disimpegnato:

- dall'Alta Velocità in circa un'ora;
- dal quarto aeroporto europeo, l'*hub* di Fiumicino

(25 milioni di utenti l'anno) da coordinare a quello internazionale programmato per Grazzanise;

- dal più grande porto passeggeri, Napoli (9 milioni); mentre tra Roma e Salerno connette sette interporti (**Orte, Civitavecchia, Colleferro, Frosinone, Marciatise, Nola, Battipaglia**).

Ma un tale sistema intermodale dei trasporti assumerà una scala territoriale euro-mediterranea nella misura in cui sarà realizzato un interscambio diretto tra:

- la nuova Stazione dell'Alta velocità di Afragola; gli interporti di **Nola, Marciatise-Maddaloni, Battipaglia**;
- il porto crocieristico di Napoli;
- l'aeroporto internazionale di Grazzanise;
- i due Corridoi trans-europei I e VIII.

Tale ruolo eccezionale sarà svolto dal Grande raccordo anulare di Napoli, analogo a quello di Roma (23 Km di diametro), che integrato ai suddetti Corridoi si proietterà a scala euro-mediterranea.

Questo significa che il Mezzogiorno, baricentro del Mediterraneo, assume il ruolo di una Piattaforma logistica intermodale proiettata nel mare.

La realizzazione di tale riassetto infrastrutturale attiverà due fenomeni sinergici:

- l'inquadramento terziario del territorio (maxiservizi, grande distribuzione, logistica, «superluoghi» polifunzionali);
- la riqualificazione quaternaria delle grandi città (*centres de conception, de decisions, services rares*).

Pertanto, questo processo potrà innescare una rigenerazione dell'intero patrimonio edilizio, attraverso due politiche complementari di incentivi:

- alla conservazione dei centri storici (mediante defiscalizzazione);
- alla salvaguardia del paesaggio e delle aree agricole da considerare «beni unici e irriproducibili»;
- alla rottamazione dell'edilizia post-bellica priva di qualità e non antisismica (mediante incentivi volumetrici), mettendo in moto l'economia delle città. ■

Pro.Si.T.srl

Progettazione Sistemi di Trasporto

La Pro.Si.t. Srl è una giovane società di Ingegneria che opera dal giugno del 2004 prevalentemente nel settore della ricerca, pianificazione, progettazione e telematica applicata ai sistemi di trasporto.

La Pro.Si.t. Srl sviluppa metodologie di analisi e software che consentono di affrontare a veri livelli le problematiche legate al settore della mobilità.

È impegnata nella progettazione di infrastrutture di trasporto sia lineari che puntuali per le diverse varie modalità di trasporto ed in particolare quello stradale e ferroviario. In particolare ha maturato una già consolidata esperienza nella progettazione di strutture intermodali e per il trasporto merci.

Lo staff è formato da elementi giovani e dinamici, specializzati nella progettazione delle infrastrutture di trasporto, in grado di gestire progetti e programmi complessi.

Le attività principali possono riassumersi prevalentemente in:

- Studi di Fattibilità e Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva di Infrastrutture lineari, Terminali intermodali ferroviari ferro-gomma, Piattaforme Logistiche.
- Attività di Assistenza tecnica per la redazione di Business Plan per strutture logistiche, Studi e ricerche nell'ambito dell'autotrasporto, Valutazioni economiche-finanziarie
- Progettazione di software per la gestione dei sistemi di trasporto
- Redazione di Piani Urbani del Traffico e della Mobilità.

PRO.SI.T. S.r.l. – Via S. Brigida, 6 – 80132 Napoli
Tel: 081.5523166 – Fax: 081.5522806
prosit.srl@virgilio.it
C.F. e P.I. : 04825501218
Registro Imprese di Napoli n.° 04825501218
R.E.A. 716404

giornopergiorno

1° GIUGNO

Aereo dell'Air France precipita nell'Atlantico

A causa di una tempesta sull'Atlantico, cade nell'oceano un jet dell'Air France, decollato da Rio de Janeiro con 228 persone a bordo (tra cui 10 italiani) e diretto a Parigi.

3 GIUGNO

La Merkel riapre sulla Opel

Spiraglio per la Fiat nella vicenda della cessione della Opel. Il governo tedesco ritiene insufficienti le garanzie offerte da Magna e il cancelliere, Angela Merkel, afferma: «Ancora possibili tutte le offerte».

10 GIUGNO

Fiat-Chrysler: siglato l'accordo

Parte l'intesa tra Fiat e Chrysler. L'accordo è stato siglato e prevede che Sergio Marchionne sia l'amministratore delegato anche della casa automobilistica americana.

22 GIUGNO

Scontro fra due treni a Prato: l'Italia divisa

Due treni merci si scontrano sulla linea Firenze-Bologna, nei pressi di Prato, e le ferrovie vanno in tilt per tutta la giornata, paralizzando il Paese. Pesanti ritardi anche per il treno superveloce Frecciarossa e caos per i convogli dei pendolari.

29 GIUGNO

Esplode un treno a Viareggio: strage

Diciassette morti, decine di palazzi sventrati e mille sfollati a Viareggio per l'esplosione di un treno merci carico di Gpl. Lo scoppio è avvenuto per la rottura dell'asse di uno dei vagoni. Polemiche sulla sicurezza.

1° LUGLIO

Riprende il mercato dell'auto: Fiat a +17%

Giugno positivo per il mercato automobilistico: immatricolate 209.315 nuove vetture con un aumento del 12,7%. Performance della Fiat che incrementa le vendite del 17,02%.

6 LUGLIO

Posti in piedi in aereo sulla Ryanair

Biglietti aerei a prezzo più basso per chi accetterà di volare in piedi. La proposta è della Ryanair (che quest'anno ha registrato un «rosso» di 169 milioni di euro), per abbattere le spese e offrire il servizio a prezzi sempre più bassi. I passeggeri viaggerebbero su speciali «schienali» allacciati a particolari cinture di sicurezza.

11 LUGLIO

Cambierà il Codice della strada: multe a rate

Multe a rate, test antidroga, targhe personali, regole per gli autovelox sono i punti principali del progetto di legge presentato alle Camere dal governo per attualizzare il Codice della strada.

15 LUGLIO

Il mercato dell'auto recupera in Europa

Le immatricolazioni di auto in Europa crescono in giugno del 2,4% dopo un anno di segni negativi. L'inversione di tendenza è attribuita in particolare agli incentivi alla domanda decisi da molti governi.

15 LUGLIO

Anche la Tav del Nord-Est tra le grandi opere

Deciso dal Cipe un piano da 14 miliardi di euro per le grandi infrastrutture. Tra le opere considerate più urgenti, anche la linea dell'Alta velocità tra Milano, Venezia e Trieste.

17 LUGLIO

Mazara: auto pirata uccide quattro donne

Un'intera famiglia distrutta a Mazara del Vallo. Un'auto ad alta velocità ha travolto e ucciso madre, due figlie e una nipote, dandosi poi alla fuga, senza prestare soccorso.

27 LUGLIO

Codice della strada: verso una sanatoria

Con la manovra finanziaria arriva la possibilità di sanare vecchi verbali per un valore di 1,4 miliardi di euro. Attualmente solo due terzi delle multe vengono pagate ai Comuni che perdono 500 milioni l'anno.

27 LUGLIO

Milano boccia l'Ecopass

Ai milanesi l'Ecopass (l'accesso a pagamento nella ZTL) non piace: è un disagio che non riduce né traffico, né smog. Il sindaco, Letizia Moratti, promette un sondaggio di verifica.

2 AGOSTO

Esodo: bloccato il passante di Mestre

Ingorghi, lunghe code e proteste in occasione del grande esodo di agosto: chiusure sulla Salerno-Reggio Calabria e il nuovo passante di Mestre bloccato alla sua prima prova. L'Anas apre un'inchiesta.

3 AGOSTO

Ancora su il mercato dell'auto e la Fiat

Cresce ancora (6,2%) il mercato dell'auto in luglio, trascinato dalle vendite Fiat che salgono dell'11,2%.

Il sistema italiano nel mondo che cambia: criticità e proposte di soluzione

L'evoluzione del traffico e il gap infrastrutturale pongono al Paese nuovi problemi, accentuati dalla domanda ecologica e dagli scenari economici che stanno ridisegnando l'economia globale. Un seminario a Trieste ha individuato nodi da sciogliere e le strade da percorrere

di **MASSIMO SCHINTU** e **ROCCO GIORDANO**

A TRIESTE, LO SCORSO 17 GIUGNO, nell'ambito di una giornata di lavoro dell'Istituto per lo studio dei trasporti nell'integrazione economica europea (Istiee), si è svolto un confronto sul tema delle infrastrutture, sotto il titolo «I trasporti nella società che cambia: criticità e proposte».

Si è trattato di una giornata di lavoro dai forti contenuti sul piano sia della elaborazione che delle possibili soluzioni. È stato definito un quadro di analisi partendo dalla lettura delle economie mondiali e delle relazioni di scambio, da cui emerge un ruolo dell'Italia tutto da riposizionare sul piano geo-economico e geo-politico e una serie di proposte politiche che partono dai «limiti» del nostro sistema infrastrutturale evidenziato dal segretario generale dell'Associazione italiana tra le società concessionarie di autostrade e trafori (AISCAT),

Massimo Schintu, per arrivare alle politiche di intervento puntuale sulle piattaforme di mobilità urbana. Sono state delineate politiche di investimento e gestione «aperte» al sistema finanziario privato, che richiede una pre-condizione: regole certe.

Abbiamo ritenuto di pubblicare una sintesi dei principali interventi, ricavandone i contenuti dalle slide presentate durante il seminario, in quanto sono di agevole lettura, chiare nello sviluppo e nella sintesi.

La prima parte della pubblicazione è dedicata all'intervento di Schintu che evidenzia i limiti del sistema infrastrutturale italiano, la seconda alle note di Rocco Giordano che individuano le politiche per ridurre la congestione e sottolineano la necessità di risolvere il problema dei nodi e dell'attraversamento dei Valichi.

MASSIMO SCHINTU: I LIMITI DEL SISTEMA AUTOSTRADALE

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO E GAP INFRASTRUTTURALE

L'evoluzione del traffico in Italia è segnato da una serie di caratteristiche:

- progressiva urbanizzazione del territorio,
- maggior decentramento delle residenze,
- elevata capillarità delle attività produttive e sviluppo delle attività terziarie,
- diverso e maggiore utilizzo del tempo libero,
- maggiori esigenze di mobilità di merci e persone.

Alla crescita della domanda non è, però, corrisposto

un adeguamento dell'offerta e, negli anni, è stato accumulato un forte *gap* infrastrutturale, particolarmente accentuato nel settore autostradale.

Negli ultimi 20 anni, l'estesa autostradale è aumentata solo del **7%** circa, a fronte di un **incremento** complessivo del traffico (**Figura 1**) pari al **79%** (con il **raddoppio, +99%, solo per il pesante**).

Con il crescente ampliamento delle aree urbane, specifiche tratte della rete autostradale sono state inglobate nel tessuto urbano, assumendo un ruolo



Figura 1. Evoluzione del traffico autostradale

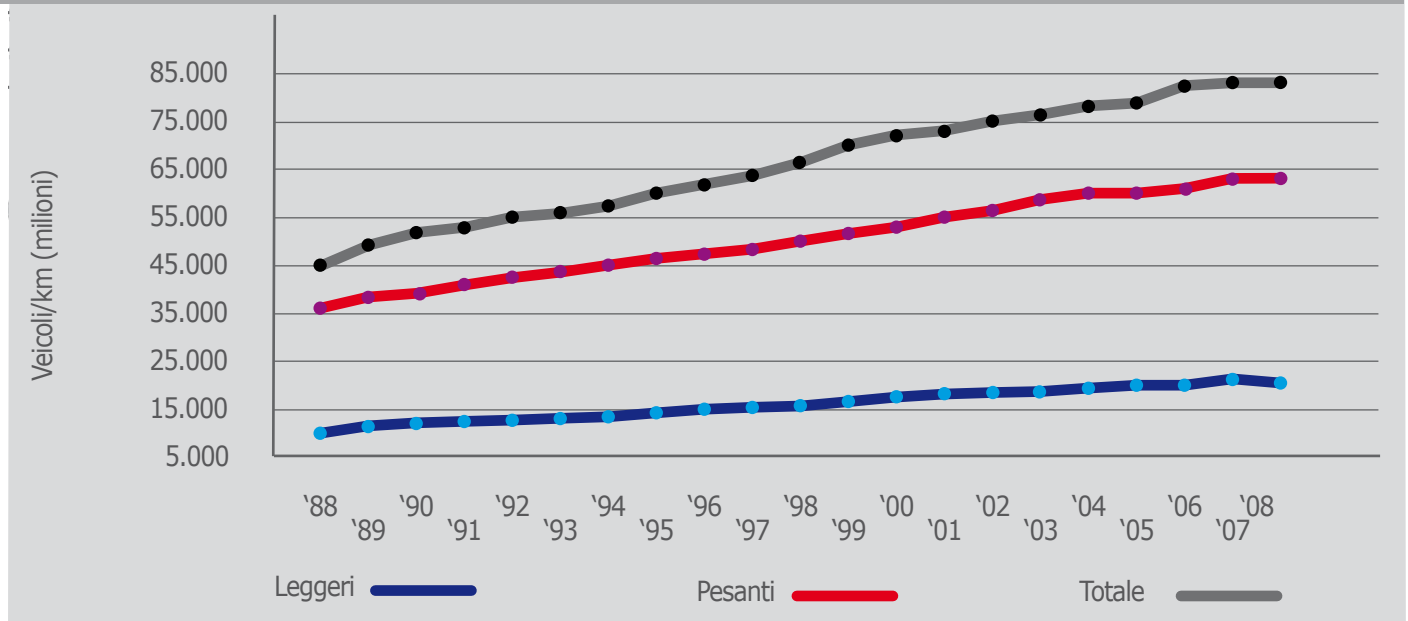
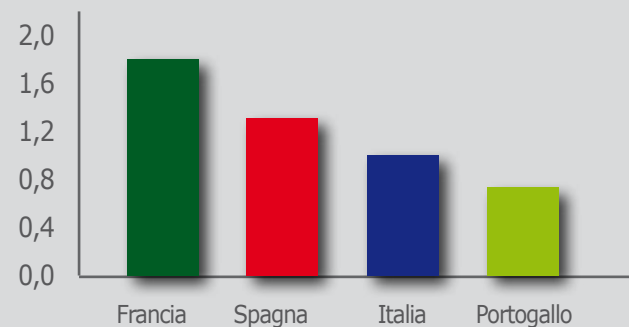
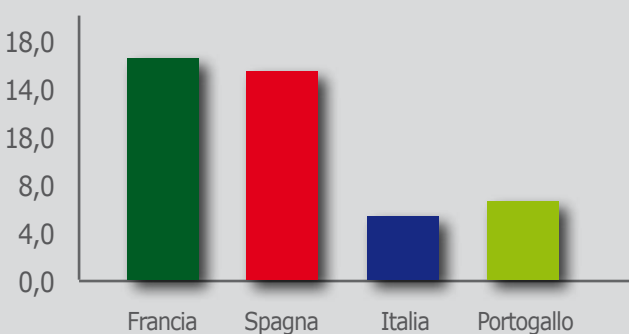


Figura 2. Gap infrastrutturale e costi ombra

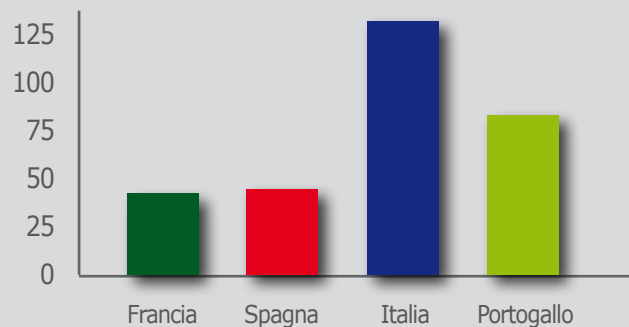
Rapporto estesa rete stradale/superficie territoriale



Km di strada ogni 1.000 abitanti



Autoveicoli circolanti per km di strada



Fonte: Elaborazione su dati Anfia 2008

predominante nel supportare la domanda di mobilità delle stesse con un incremento puntuale dei traffici (traffico di attraversamento tipico di un sistema autostradale sommato al traffico «urbano»).

I valichi alpini (12 punti di transito lungo tutto l'arco alpino) sono indubbiamente dei punti critici, dovendo sopportare carichi di traffico, su modalità stradale, pari a oltre 43 milioni di tonnellate di merci tra Italia e Germania (pari a circa il 30% del totale), 32 milioni di tonnellate di merci tra Italia e Francia (oltre il 22% del totale), oltre 9 milioni tra Italia e Belgio (6,5%) e 8,6 milioni tra Italia e Spagna (6%). (Fonte: *Indagini Caft*, 2004).

GAP INFRASTRUTTURALE E COSTI OMBRA

L'offerta di trasporto è oggi caratterizzata da livelli di congestione sempre più gravi (**Figura 2**) con costi esterni, relativi al solo traffico stradale, valutati nell'ordine dello **0,5%** del PIL comunitario, ma che, sulla base dei tassi di crescita previsti, potrebbero presto salire all'**1%** (circa 80 miliardi di euro l'anno).

Per quanto riguarda il peso sulla produzione industriale, in Italia i costi di trasporto e logistica incidono per il **20,5%** sul valore totale a fronte di un livello medio europeo - considerando solo i nostri principali competitori (**Tabella 1**) - del **16%**.

Abbassare di un solo punto percentuale l'incidenza di questi costi consentirebbe di ottenere un risparmio di **9 miliardi di Euro**.

LE PROBLEMATICHE AMBIENTALI

Nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo ed al Consiglio dell'8.7.2008 «Rendere i trasporti più ecologici» si afferma: «Le emissioni dei trasporti sono una minaccia per la nostra salute, incidono negativamente sulla qualità dell'ambiente a livello locale e contribuiscono sempre più decisamente ai cambiamenti climatici. Le emissioni di CO₂ del trasporto su strada sono aumentate del 30% rispetto al 1990 e i trasporti sono l'unico settore economico dove, secondo le stime, le emis-

... l'offerta di trasporto è oggi caratterizzata da livelli di congestione sempre più gravi con costi esterni, relativi al solo traffico stradale, valutati nell'ordine dello 0,5% del Pil comunitario. Abbassare di un solo punto l'incidenza di questi costi consentirebbe un risparmio di 9 miliardi di Euro...

Tabella 1. Gap infrastrutturale e costi ombra

Nazione	1998	2008	Var. ass.	Var.%
FRANCIA	4.997,5	8.522,4	3.524,9	70,5
SPAGNA	1.840,4	3.334,5	1.494,1	81,2
ITALIA	5.300,9	5.694,2	393,3	7,4
PORTOGALLO	196,2	1.495,9	1.299,7	662,4

Fonte: Elaborazione su dati Asecap, 2009

sioni dovrebbero continuare a crescere. Il rumore e gli ingorghi sono un problema quotidiano per molti cittadini, mentre gli incidenti mietono molte vittime ogni anno».

Nel luglio 2008, la Commissione europea ha presentato un pacchetto di nuove iniziative sui trasporti che punta ad una maggiore sostenibilità del settore (*Greening Transport*), basata fondamentalmente su due direttrici:

- strategia sull'internalizzazione dei costi esterni, corredata di un quadro comune per la stima dei costi esterni nell'Unione;
- revisione della Direttiva relativa alla tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci per l'uso di alcune infrastrutture (Direttiva «Eurovignette»).

LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE «EUROVIGNETTE III»

La proposta della Commissione denominata «Eurovignette III»

- introduce il concetto di componenti del pedaggio legate ai «costi d'infrastruttura» ed ai «costi esterni», con l'individuazione di componenti di costo esterno;
- estende il campo di applicazione dalla sola rete stradale transeuropea agli assi paralleli;
- introduce l'obbligo di differenziazione dei pedaggi a seconda delle classi d'inquinamento dei veicoli;
- introduce il concetto di un'Autorità nazionale indipendente per la definizione ed il monitoraggio dei pedaggi, limitatamente ai costi esterni;
- obbliga gli Stati membri a redigere quadriennalmente un rapporto sui pedaggi adottati;
- prefigura, per la percezione dei pedaggi riferibili ai costi esterni, l'uso obbligatorio di sistemi di pedaggio elettronico, a partire dal 2014;
- obbliga gli Stati membri a notificare all'Unione almeno sei mesi prima dell'inizio di un «progetto di pedaggio» (es. l'entrata in servizio di una nuova concessione o la riassegnazione con gara di una esistente) i termini dello stesso.

LO STATO DEL DOSSIER «EUROVIGNETTE III»

Lo scorso 11 marzo il Parlamento europeo ha adottato la Relazione sulla proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture nell'ambito della prima lettura della procedura legislativa di co-decisione

Si è chiusa così la prima fase dell'iter di approvazione della futura Direttiva, quanto meno a livello parlamentare, mentre il Consiglio UE Trasporti, al contrario degli eurodeputati, non è giunto ad alcun accordo in materia, pertanto il testo adottato in prima lettura dal Parlamento europeo rimane, per il momento, non perfezionato, poiché manca l'accordo dell'altro detentore del potere legislativo comunitario oltre al Parlamento, ossia il Consiglio dell'Unione europea. Il dossier verrà ripreso con molta probabilità all'inizio del 2010, sotto la presidenza spagnola dell'Unione e con il Parlamento europeo rinnovato.

CRITICITÀ DI «EUROVIGNETTE III»

La Direttiva, tuttavia,

- interviene esclusivamente sul trasporto stradale;

Massimo Schintu è Segretario Generale dell'ARISCAT nella cui area tecnica ha svolto sin dal 1991 la propria attività professionale. Ha collaborato alla redazione di vari studi e progetti trasportistici e fattibilità economico-finanziarie, nonché allo sviluppo di studi e ricerche in ambito comunitario. È membro delle principali Commissioni tecnico-scientifiche, nonché di organismi nazionali e internazionali, nel settore del trasporto stradale. È autore di numerosi articoli pubblicati nelle riviste specialistiche. È inoltre Direttore di ARISCAT Servizi srl, società interamente controllata dall'Associazione, per fornire servizi specialistici connessi al sistema autostradale e ai trasporti in generale.



Il sistema italiano nel mondo che cambia: criticità e proposte di soluzione



- nell'affrontare il costo della congestione, prende in considerazione soltanto il trasporto merci;
- non valuta la parte dei costi esterni già internazionalizzata;
- non valuta in quale misura la tassazione che colpisce il trasporto stradale copra già i costi esterni provocati da quest'ultimo;
- non tiene conto che nel caso italiano (in particolare per il traffico trans-alpino) le linee Torino/Lione e del Brennero saranno disponibili ben oltre il 2020;
- intende agire sulle reti europee che già presentano caratteristiche di qualità e sicurezza elevate; un eventuale incremento dei pedaggi applicato esclusivamente su tali reti comporterebbe il dirottamento del traffico su viabilità secondaria di minore qualità.

CONCLUSIONI

- La concessione rappresenta lo strumento principe di finanziamento delle opere pubbliche oggi e per il futuro, consentendo di sfruttare in maniera piena e trasparente le opportunità di coinvolgimento del capitale privato.
- Il settore delle autostrade in concessione continua ad impegnare ingenti risorse (umane, tecniche e finanziarie) nell'ambito di studi, ricerche e implementazioni per un continuo potenziamento

dei livelli di servizio e degli *standard* qualitativi e di tutela della vita umana.

- Le Società concessionarie italiane considerano i già ottimi risultati raggiunti nel campo della sicurezza stradale lungo la propria rete come uno stimolo ulteriore per incrementare gli sforzi nel ridurre sempre più il numero delle vittime della strada.
- Il Paese ha bisogno di un serio adeguamento infrastrutturale in grado di rispondere più efficacemente alle dinamiche della domanda di trasporto e dei processi logistici: nell'ambito del sistema autostradale gli operatori privati sono già presenti e motivati nel portare a termine importanti investimenti.
- Appare fondamentale attuare una politica dei trasporti equilibrata e lungimirante che tenga conto delle reali esigenze della mobilità di merci e persone. In tal senso le proposte normative in ambito comunitario dovrebbero promuovere un processo di riequilibrio modale graduale capace di valorizzare le peculiarità di tutte le modalità evitando penalizzazioni inutili. ■

Massimo Schintu
massimo.schintu@aiscat.it

ROCCO GIORDANO: PROPOSTE PER MIGLIORARE LA CONGESTIONE

L'attuale scenario economico mondiale può essere suddiviso in sei macro-aree:

- 1. Nord America.** Area a forte valenza di innovazione e ricerca con produzione ad alto valore aggiunto e mercati ad alti consumi.
- 2. Europa.** Area di produzione a valore aggiunto e mercati di consumo.
- 3. Est Europa.** Area con forte presenza di giacimenti di petrolio e metano.
- 4. Asia.** Area di produzione a basso costo del lavoro.
- 5. Africa.** Area con i più grandi giacimenti minerari di materie prime.
- 6. Ovest Europa.** Area di produzione con strutture di PMI (area di consumi a forte rilevanza per il posizionamento geografico del mercato degli scambi).

LO SCENARIO DI CONTESTO

Le tre crisi globali che stiamo affrontando sono:

- la crisi energetica annunciata qualche anno fa che

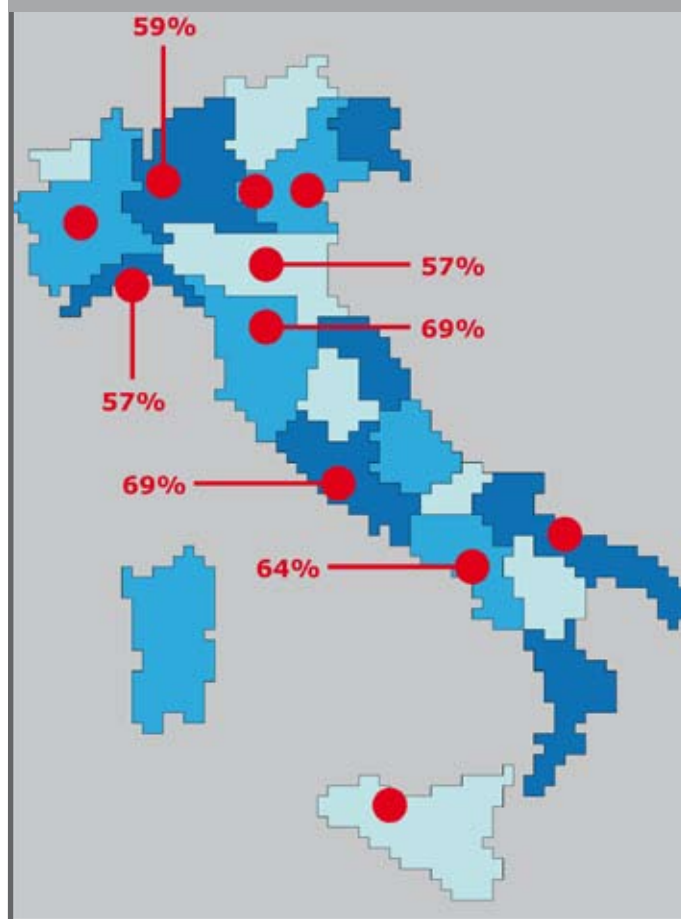
ha cercato l'affondo con una manovra che ha portato il prezzo del petrolio a 145\$ il barile salvo poi a riportarsi dopo appena 5 mesi a 40\$;

- la crisi finanziaria sotto gli occhi di tutti dovuta alla globalizzazione che ha spinto i consumi aggravando il debito pubblico dei Paesi occidentali finanziato dal *surplus* finanziario dei Paesi esportatori e modificando la geografia degli scambi e dei flussi di traffico;
- i cambiamenti climatici che richiedono notevoli interventi nel governo del territorio, delle strutture urbane e dei modelli di mobilità.

LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI

La politica europea dei trasporti e della mobilità sostenibile intende:

- potenziare i collegamenti ferroviari e marittimi per la riduzione dei trasporti su strada sulle lunghe distanze;
- sviluppare un piano di azione per la logistica del

Figura 3. Il peso degli scambi

- trasporto merci;
- diffondere l'uso di sistemi di trasporto «intelligenti»;
- modificare i comportamenti di scelta modale dei viaggiatori nelle aree urbane;
- promuovere l'energia «verde» nei camion e nelle automobili, intervenendo su tre settori prioritari:
 1. logistica
 2. carburanti verdi
 3. sistemi di trasporto intelligenti.

LO STRABISMO PER LE POLITICHE DELLA MOBILITÀ

All'Italia manca una posizione definita sul piano geo-economico e geo-politico. Lo strabismo dell'Italia va corretto: mantenere le «spalle» attaccate all'Europa e guardare con maggiore attenzione all'area euro-mediterranea.

Le mancate politiche per la mobilità nel Paese costano 100 miliardi di euro all'anno di cui 40 miliardi per trasporti e logistica merci. I maggiori costi sono dovuti ad un «difetto» di capacità rispetto all'incremento dei flussi. I costi di investimento per dotare il nostro Paese di un sistema adeguato di infrastrutture costa 200 miliardi di euro.

Il movimento di persone e merci viene richiesto in maniera sempre più differenziata e personalizzata, e non più per soddisfare bisogni ma quale elemento di formazione di utilità (**finalismo economico**), di conseguenza, diminuiscono le quantità di merci per viaggio, aumenta il numero di viaggi, sia di passeggeri che di merci, non è più rilevante la distanza ma il tempo degli spostamenti, la ottimizzazione dei servizi (tempi e costi) richiede una catena delle informazioni a maglie strette.

LE TESI CONTRAPPOSTE

Nel perimetro definito dal dibattito sulle infrastrutture emergono due tesi:

1. ci sono le infrastrutture: è necessario utilizzarle al meglio;
2. il prelievo fiscale dal settore del trasporto su strada va finalizzato alle infrastrutture.

Un'analisi laica dei rapporti di medio-lungo termine tra dimensione della mobilità e crescita dei sistemi economici macro-territoriali, richiede in primo luogo una buona accessibilità e connettività delle reti.

Il dato di fatto è che il peso degli scambi in ambito metropolitano entro un raggio di 50 km su rete autostradale è elemento chiave per definire le prime priorità: i nodi urbani.

LE INFRASTRUTTURE COME SISTEMA

La relazione delle infrastrutture con la crescita economica non è determinata dalla valutazione quantitativa

del numero di porti, aeroporti o dai chilometri di strade rispetto alla superficie o alla popolazione di un territorio, ma dalla capacità di queste infrastrutture di fare sistema per offrire un livello di servizi adeguato e di utilizzare in maniera «flessibile» le infrastrutture attraverso il governo dei flussi sulla rete.

IL CASO DELL'AUTOTRASPORTO

In questo contesto, l'autotrasporto si trova stretto in una contraddizione tra le politiche che tutti vogliono - ambiente, intermodalità, sicurezza - e il commento che tutti sentono, ma che pochi ascoltano: l'autotrasporto in questo contesto resta sistema portante della mobilità merci nel nostro Paese.

LE POLITICHE NECESSARIE

I concorrenti non sono le modalità alternative (ferrovie - mare), dal momento che oggi l'autotrasporto copre relazioni di traffico che non gli sono proprie, per cui le lunghe e lunghissime distanze diventano sempre più costose: tempi di guida e di riposo, pedaggi, organizzazione delle risorse ecc.

È improrogabile, pertanto, organizzare sistemi di gestione dei servizi ferroviari e marittimi per le medio-lunghe distanze superando i nodi di valichi e quelli degli accessi ai porti. ■

ci scrivono...

A PROPOSITO DEL PROLIFERARE DI FONDAZIONI CHE INTERVENGONO NEL DIBATTITO POLITICO

Una rivista in mezzo al guado

Leggio con sempre maggior interesse la Rivista **Sistemi di Logistica** che nel panorama delle riviste italiane di settore si differenzia per i suoi contenuti scientifici ed allo stesso tempo di aggiornamento e dibattito per i diversi temi che vengono trattati. Ritengo però che un'area di interesse viene trascurata, che è quella delle politiche o mancate politiche di settore, soprattutto sul piano delle impostazioni tecnico-economiche.

Società come quelle degli Economisti dei trasporti e degli Ingegneri dei trasporti che raccolgono il meglio del pensiero tecnico del settore, hanno lasciato il passo a strutture legate al mondo politico come **Italiadecide, Farefuturo, Symbola**.

Sono convinto che tra qualche mese ogni partito avrà la sua associazione o fondazione di riferimento restringendo in tal modo il cerchio del dibattito, o trasferendo il dibattito dal Parlamento, e conseguentemente dal lavoro delle commissioni, a gruppi di lavoro che affiancheranno le strutture politiche di cui sono dirette emanazione discutendo quanto sarebbe opportuno fosse invece approfondito nelle sedi politico-istituzionali.

In un momento di grande difficoltà congiunturale, questo restringimento del cerchio del dibattito non aiuta e non agevola la partecipazione di quanti non «appartenenti» a gruppi politici si trovano sempre più ad operare fuori campo del circuito mediatico anche se i contenuti del pensiero e del ragionamento sono egregi.

Sistemi di Logistica, per la stesse caratteristiche dell'editore, mi sembra si trovi oggi in mezzo al guado, in uno spartiacque che cerca di individuare la saldatura fra tecnica e politica «non di parte» di concentrarsi su un filone di ragionamento capace di migliorare il livello del coro senza stonature.

Ritengo che l'area politico-istituzionale abbia assoluto bisogno di contributi come quelli che può fornire **Sistemi di Logistica**, considerato, come da Voi stessi riportato in più di una occasione, che le cifre della mancata mobilità del Paese sono drammatiche. Negli anni passati abbiamo avuto una chiusura ideologica al progetto di infrastrutturazione del Paese.

In questa fase il grado di convincimento di tutti è che occorre rimettere mano ad un grande nuovo Piano dei trasporti, fatto di opere capaci di saldare il Paese sul piano fisico con migliore penetrazione verso l'Europa e come grande piattaforma nel Mediterraneo. Non crede che sarebbe interessante avviare dai prossimi numeri una raccolta delle posizioni che

vanno emergendo nel Paese per una nuova mobilità, proprio al fine di fornire un contributo tecnico-politico imparziale che sia meno legato al progetto e più alla logica di sistema.

Andrea Visconti
Università di Londra

Egregio Lettore,

abbiamo accolto con un po' di sorpresa la Sua nota, ove al di là degli apprezzamenti che ha voluto manifestare verso la rivista - e di cui La ringraziamo di cuore - sottolinea un nostro «distacco» da quelle che sono le posizioni che emergono, o che si dibattono sul piano più squisitamente politico.

*Il primo punto è chiarire che nella impostazione della rivista e nella fase della formazione del Comitato scientifico, gli esperti che hanno dato la loro disponibilità penso che l'abbiano voluta manifestare, convinti - anzi certi - che **Sistemi di Logistica** avrebbe avuto una impostazione a forte contenuto tecnico-scientifico. Anche perché questa esperienza nasceva nel solco della rivista **Sistemi di Trasporto**, di cui l'editore aveva avuto modo di occuparsi negli anni scorsi, sotto la guida del prof. Mario Del Visco, il quale della trasparenza di pensiero e di comportamento dei ricercatori ne aveva fatto una bandiera. Lo sforzo fatto nei trenta anni di vita di **Sistemi di Trasporto** - e per questo auguriamo la stessa longevità a **Sistemi di Logistica** - è stato principalmente quello della imparzialità e della trasparenza rispetto ai temi che vengono trattati.*

Affacciarsi al mondo della politica, è un aspetto che ci affascina, soprattutto per la fase della raccolta delle posizioni e per il valore aggiunto che esperti di settore potrebbero dare per chiarire quegli elementi di approfondimento di tipo tecnico-finanziario che sempre più fanno sostanza di un progetto o di una linea politica. In questo sforzo ravvisiamo solo un'incertezza, quella di essere annoverati tra i presuntuosi, i censori o i maghi! Si tratta di portare in prima linea un lavoro difficile, complesso, fatto anche di sacrifici sul piano finanziario, che non ci spaventa, ma che richiede un impegno anche gravoso per essere come si dice «sul pezzo» sempre.

Grazie per le cortesi sollecitazioni. Ne discuteremo!

Rocco Giordano

Osservatorio sui costi: elementi metodologici di analisi e valutazione

L'Albo degli autotrasportatori, sulla base della legge che affida all'Osservatorio della Consulta l'elaborazione dei dati per l'automatismo delle variazioni del prezzo del gasolio in fattura, ha sviluppato una serie di simulazioni sulla base di diverse ipotesi di carico e di velocità

di **PAOLO STAMPACCHIA, ROCCO GIORDANO** e **MARIA DANIELE**

IL COMITATO CENTRALE dell'Albo degli autotrasportatori con nota n. 2490/245 ATM SIC, avente ad oggetto «Richiesta dati concernente il costo chilometrico medio del carburante per le imprese di autotrasporto per conto terzi» indica come *memorandum*, in applicazione dell'art. 83 bis della Legge n. 33 del 6 agosto 2008, le modalità con cui andavano «letti» i dati elaborati in applicazione della percentuale di riferimento del costo chilometro, e precisamente:

- Il costo medio del carburante è dato dai costi rilevati e pubblicati dal bollettino del ministero dello Sviluppo economico ossia dalla media dei costi del carburante delle quattro settimane di giugno dell'anno 2008, tenendo conto dei consumi per tipologia di veicolo indicato.
- Il costo del carburante, dato quale incidenza del 30%, del 20% o 10% del costo del servizio, ha consentito di determinare il costo di riferimento del servizio stesso.

LA METODOLOGIA ADOTTATA

È utile sottolineare che l'incidenza del costo del carburante è al momento calcolata sul consumo medio, che non considera la tipologia della tratta servita, della rete, della velocità commerciale nonché dei processi aziendali.

Il lavoro di valorizzazione economica dei costi del

servizio di autotrasporto avviato dal Comitato centrale, coglie tutti gli elementi di approfondimento delle procedure, eliminando proprio quei punti di interpretazione soggettiva della norma che hanno reso difficile in prima fase l'applicazione della norma stessa¹.

Il primo punto è che la variabilità del costo del carburante, con la impostazione data, di fatto determina la variabilità del costo dei servizi in tutti i suoi elementi, dal momento che lo stesso costo del servizio si configura sulla base dell'aliquota indicata come incidenza del costo del carburante e ovviamente del suo complemento a 100.

In questa fase del lavoro omettiamo di descrivere la metodologia analitica che è posta alla base del lavoro che sta implementando il Comitato centrale,

Paolo Stampacchia è professore ordinario, titolare della Cattedra di Economia e Gestione delle imprese presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Napoli. Da oltre venti anni svolge attività di consulenza direzionale in strategie di marketing, organizzazione, pianificazione e controllo di gestione. È autore di numerose pubblicazioni sulla gestione delle imprese e sulla struttura industriale del Mezzogiorno.

Maria Daniele è laureata in Economia e Commercio presso l'Università degli Studi di Napoli e si è specializzata in Economia e Logistica dei trasporti presso la Scuola di specializzazione SDOA-Salerno. Ha collaborato con diverse società di consulenza in trasporti (Csst spa, SE.GES.T.A. srl e TRA.LOG. sas).

¹ Vedi *Valorizzazione economica dei servizi di autotrasporto*, Comitato centrale Albo autotrasportatori, Ernst & Young Financial Business.



ma ci limitiamo a riportare in modo sintetico il calcolo dei costi del servizio di autotrasporto come si evince dalla nota approvata dal Comitato centrale dell'Albo il 18.12.2008.

Il punto centrale è che il costo del servizio è dato da una serie di elementi di costo, alcuni dei quali sono funzione della distanza, ed altri funzione del tempo (**Tabella 1**).

Tabella 1. Costi diretti del servizio di autotrasporto in funzione della distanza e del tempo

COSTI
Conducente
Trattore/Autocarro
Semirimorchio/Rimorchio
Autocarro
Carburante Semirimorchio/Rimorchio
Totale costi funzione delle ore
ALTRI COSTI DIRETTI
Carburante Motrice
Carburante Autocarro
Pneumatici Semirimorchio/Rimorchio
Pneumatici Trattore/Autocarro
Pneumatici Autocarro
Manutenzione Semirimorchio/Rimorchio
Manutenzione Trattore/Autocarro
Manutenzione Autocarro
Totale costi funzione dei km
Totale costi/km
TOTALE COSTO TOTALE

Ferma restando la non imputazione dei costi generali, ma considerando il solo costo operativo, abbiamo calcolato l'incidenza del costo del carburante in relazione alla tratta, alla tipologia di veicolo, in relazione alle filiere, alla velocità commerciale, al coefficiente di carico ecc.

Nel caso specifico riportiamo una simulazione riguardante un veicolo di portata superiore alle 20 tonn., con la valutazione/valorizzazione di impatto del costo del carburante in relazione ad una diminuzione dello stesso da 1,267 €/l (prima ipotesi) a 1,00 €/l (seconda ipotesi) operando il confronto tra costo/corrispettivo nel caso di una valutazione media generalista (primo caso), e il costo/

corrispettivo nel caso di una valutazione secondo il metodo proposto che valuta l'impatto del costo del carburante sulle sole variabili che riguardano la distanza e ovviamente la velocità commerciale che di fatto generano i maggiori consumi dovuti alla difficoltà a circolare sulle tratte e sui nodi. Allo stesso tempo si considera anche la percentuale di carico in relazione al coefficiente di riempimento del veicolo in funzione della portata, che per esemplificazione abbiamo considerato 50-70-90-100 (**Tabella 2**).

L'IMPATTO A CONDIZIONI STANDARD

La **Tabella 2** riporta schematicamente l'impatto delle variazioni del costo medio del gasolio sul costo complessivo di un servizio di trasporto eseguito da un veicolo di 44 tonn. a condizioni *standard* (velocità 70 km/h - carico 60%).

Ipotizzando una variazione del costo del carburante del -20% si avrebbe una riduzione del costo del servizio ponderata (crescente) per fasce chilometriche (da -4,80% per una tratta di 50 km fino all'8,50% per le lunghe distanze).

Tale riduzione di costo/corrispettivo deve però essere sterilizzata poiché bisogna tener conto che il costo del carburante ha l'effetto di modificare esclusivamente gli elementi di costo funzione dei km e non anche quelli funzione delle ore.

Al fine di poter applicare questa evidenza si utilizza il valore di incidenza del costo medio del gasolio previsto dalla normativa vigente (30% per veicoli di massa complessiva superiore a 20 tonn.) e si calcola la variazione (30% per -21%) del costo del servizio **f(km)** mantenendo costante la parte di costo **f(h)**, ottenendo, così, una riduzione del costo del servizio più bassa di circa 4-5 punti percentuali, passando da -4,80 a -0,99 per una tratta di 50 km fino ad un massimo di 6 punti percentuali (da -8,39 a -2,15).

L'ADEGUAMENTO TARIFFARIO

Sulla base delle considerazioni svolte, la misura dell'adeguamento tariffario da applicarsi nel caso di una variazione del costo medio del gasolio è determinata dalla concorrenza dei seguenti elementi:

- incidenza degli elementi costo f(km) rispetto al costo totale del servizio;
- impatto percentuale della variazione del costo del gasolio da applicare in maniera decrescente per fasce chilometriche;
- incidenza del costo del carburante sul costo totale del servizio.

Tabella 2. Condizioni standard (velocità 70 kmh - carico (60%))

COSTO CARBURANTE € 1,267/L					
1.267x70KM/H		LUNGHEZZA TRATTA (KM)			
	DATI	50	150	250	350
	costo servizio (*)	177	280,5	385	500,5
	costo servizio f(km)	27,41	82,24	137,06	191,88
	costo servizio f(h)	149,56	199,08	248,6	309,94
COSTO CARBURANTE € 1,00/L					
1,00x70KM/H		LUNGHEZZA TRATTA (KM)			
	DATI	0-100	101-200	201-300	301-400 e +
	costo servizio (*)	168,5	261	355	458,5
	costo servizio f(km)	22,23	66,69	111,15	155,62
	costo servizio f(h)	146,1	194,48	242,86	302,45
	VARIAZIONE % COSTO CARBURANTE	-21%	-21%	-21%	-21%
	VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO	-4,80%	-6,95%	-7,79%	-8,39%
	var. costo serv. f(km)	-18,90	-18,91	-18,90	-18,90
	var. costo serv. f(h)	-2,31	-2,31	-2,31	-2,42
	COSTO TOTALE	-4,80	-6,95	-7,79	-8,59
INCIDENZA DEL COSTO DEL CARBURANTE SUL COSTO TOTALE DEL SERVIZIO: 30%					
	VARIAZIONE AD HOC COSTO CARBURANTE	-6%	-6%	-6%	-6%
	COSTO DEL SERVIZIO F (KM)	25,68	77,04	128,40	179,75
	COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	175,24	276,12	377,00	489,69
	VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE	-1,00	-1,56	-2,08	-2,16

(*) costo operativo (al netto delle spese generali e commerciali)

Nelle pagine seguenti si riportano due simulazioni relative rispettivamente ad una variazione della percentuale di carico e a una variazione della velocità commerciale. Un incremento di tali variabili amplifica quanto affermato per il caso *standard*.

SIMULAZIONE A VARIAZIONE DI CARICO

In particolare, data una certa variazione del costo del carburante del -20%, un aumento di carico produce una maggiore riduzione di costo rispetto al caso *standard*, per fasce chilometriche, fino ad un punto oltre il quale, però, il costo si stabilizza (**Tabella 3**).

Infatti, passando da una percentuale di carico standard (60%) ad un carico del 70%, il costo del servizio si riduce da -4,80 a -4,88 per una tratta di 50 km, fino ad una differenza di 0,5 punti percentuali per una tratta di 350 km.

Applicando, quindi, la metodologia sopra illustrata, la sterilizzazione comporta una riduzione di costo di -0,98, per una tratta di 50 km, fino ad una riduzione

di -2,42 per una tratta di 350 km.

SIMULAZIONE A VARIAZIONE DI VELOCITÀ

Lo stesso discorso, in modo più amplificato, è valido anche per variazioni della velocità commerciale (**Tabella 4**).

Data una variazione del costo del carburante del -20%, un incremento della variabile velocità (da 70 km/h a 80 km/h) produce una maggiore riduzione di costo rispetto al caso *standard*, crescente per fasce chilometriche, fino ad un punto in cui il costo del servizio si stabilizza.

Infatti, passando da una percentuale di velocità *standard* (70 km/h) ad una velocità di 80 km/h, il costo del servizio si riduce da -4,80 a -4,92 per una tratta di 50 km, fino ad una differenza di 0,7 punti percentuali per una tratta di 350 km. Applicando, quindi, la metodologia introdotta, la sterilizzazione comporta una riduzione di costo di -0,99, per una tratta di 50 km, fino ad una riduzione di -2,58 per una tratta di 350 km.

In sintesi, il costo finale del servizio/corrispettivo viene influenzato, in ordine decrescente da:



Tabella 3. Simulazione variazione costo in funzione di una variazione della % di carico

COSTO CARBURANTE € 1,267/L

VELOCITÀ 70KM/H		LUNGHEZZA TRATTA (KM)			
DATI		50	150	250	350
	costo servizio (*)	177	280,5	385	501
Carico 60%	costo servizio f(km)	27,41	82,24	137,06	191,88
	costo servizio f(h)	149,56	199,08	248,60	309,94
	costo servizio (*)	181	286,3	391,6	508,8
CARICO 70%	costo servizio f(km)	28	84	140	195
	costo servizio f(h)	153	203	252	313
	costo servizio (*)	185	291,3	397,6	515,8
CARICO 80%	costo servizio f(km)	28,4	85,3	142,1	198,9
	costo servizio f(h)	156,5	206,0	255,5	316,9

COSTO CARBURANTE € 1,00/L

VELOCITÀ 70KMH		LUNGHEZZA TRATTA (KM)			
DATI		0-100	101-200	201-300	>301-400
	costo servizio (*)	168,5	261	355	458,5
CARICO 60%	costo servizio f(km)	22,23	66,69	111,15	155,62
	costo servizio f(h)	146,1	194,48	242,86	302,45
	costo servizio (*)	172,1	265,8	359,4	464,2
CARICO 60%	costo servizio f(km)	22,6	67,9	113,1	158,4
	costo servizio f(h)	149,5	197,9	246,2	305,8
	costo servizio (*)	175,9	270,3	364,7	470,4
CARICO 60%	costo servizio f(km)	23,02	69,07	115,11	161,16
	costo servizio f(h)	152,87	201,25	249,63	309,22
VARIAZIONE % COSTO CARBURANTE		-21%	-21%	-21%	-21%
VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO carico 60%		-4,80	-6,95	-7,79	-8,39
VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO carico 70%		-4,88	-7,17	-8,23	-8,76
VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO carico 80%		-4,87	-7,19	-8,27	-8,80

COSTO TOTALE

carico 60 %	-4,80	-6,95	-7,79	-8,39
carico 70 %	-4,88	-7,17	-8,23	-8,76
carico 80 %	-4,87	-7,19	-8,27	-8,80

INCIDENZA DEL COSTO DEL CARBURANTE SUL COSTO TOTALE DEL SERVIZIO: 30%

VARIAZIONE AD HOC COSTO CARBURANTE		-6%	-6%	-6%	-6%
COSTO DEL SERVIZIO F(KM)	60%	25,68	77,04	128,40	179,75
COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	60%	175,24	276,12	377,00	489,69
VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE		-1,00	-1,56	-2,08	-2,16
COSTO DEL SERVIZIO F(KM)	70%	26,15	78,45	130,75	183,04
COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	70%	179,17	280,99	382,82	496,44
VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE		-0,98	-1,85	-2,25	-2,43
COSTO DEL SERVIZIO F(KM)	80%	26,62	79,86	133,10	186,33
COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	80%	183,11	285,87	388,63	503,20
VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE		-0,97	-1,85	-2,26	-2,44

(*) costo operativo (al netto delle spese generali e commerciali)

- lunghezza della tratta,
- velocità media di percorrenza,
- capacità di carico.

A supporto dei ragionamenti fatti, pubblichiamo qui di seguito l'accordo d'intesa del 13 novembre 2008 fra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e le associazioni dei vettori e dei committenti, che

rendono noto, nelle more dell'entrata in funzione dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, i valori medi dei costi chilometrici imputabili al consumo di gasolio delle imprese di autotrasporto per conto terzi, distinti per tipologia di veicolo, così come desunti dalle indicazioni riportate negli studi resi noti, ad oggi, da organismi operanti nel settore. ■

Tabella 4. Simulazione variazione costo in funzione di una variazione della velocità media

COSTO CARBURANTE € 1,267/L					
CARICO 60%		LUNGHEZZA TRATTA (KM)			
	DATI	50	150	250	350
	costo servizio (*)	177	280,5	385	501
VELOCITÀ 70 KM/H	costo servizio f(km)	27,41	82,24	137,06	191,88
	costo servizio f(h)	149,56	199,08	248,60	309,94
	costo servizio (*)	174	272,0	370,0	468,3
VELOCITÀ 80 KM/H	costo servizio f(km)	27	82	137	192
	costo servizio f(h)	146	190	233	276
	costo servizio (*)	171	264,8	358,2	451,5
VELOCITÀ 90 KM/H	costo servizio f(km)	27,4	82,2	137,1	191,9
	costo servizio f(h)	144,1	182,6	221,1	259,6

COSTO CARBURANTE € 1,00/L					
CARICO 60%		LUNGHEZZA TRATTA (KM)			
	DATI	0-100	101-200	201-300	>301-400
	costo servizio (*)	168,5	261	355	458,5
VELOCITÀ 70 KM/H	costo servizio f(km)	22,23	66,69	111,15	155,62
	costo servizio f(h)	146,1	194,48	242,86	302,45
	costo servizio (*)	165,3	252,1	338,9	425,7
VELOCITÀ 80 KM/H	costo servizio f(km)	22,2	66,7	111,2	155,6
	costo servizio f(h)	143,1	185,4	227,7	270,1
	costo servizio (*)	163,0	245,1	327,1	409,2
VELOCITÀ 90 KM/H	costo servizio f(km)	22,23	66,69	111,15	155,62
	costo servizio f(h)	140,73	178,35	215,98	253,61
VARIAZIONE % COSTO CARBURANTE		-21%	-21%	-21%	-21%
VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO	velocità 70 km/h	-4,80	-6,95	-7,79	-8,39
VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO	velocità 80 km/h	-4,92	-7,33	-8,45	-9,11
VARIAZIONE % COSTO SERVIZIO	velocità 90 km/h	-4,96	-7,46	-8,66	-9,36

COSTO TOTALE					
	velocità 70 km/h	-4,80	-6,95	-7,79	-8,39
	velocità 80 km/h	-4,92	-7,33	-8,45	-9,11
	velocità 90 km/h	-4,96	-7,46	-8,66	-9,36

INCIDENZA DEL COSTO DEL CARBURANTE SUL COSTO TOTALE DEL SERVIZIO: 30%					
VARIAZIONE AD HOC COSTO CARBURANTE		-6%	-6%	-6%	-6%
COSTO DEL SERVIZIO F(KM)	70 km/h	25,68	77,04	128,40	179,75
COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	70 km/h	175,24	276,12	377,00	489,69
VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE		-1,00	-1,56	-2,08	-2,16
COSTO DEL SERVIZIO F(KM)	80 km/h	25,68	77,04	128,40	179,75
COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	80 km/h	172,14	266,83	361,52	456,21
VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE		-1,00	-1,56	-2,08	-2,16
COSTO DEL SERVIZIO F(KM)	90 km/h	25,68	77,04	128,40	179,75
COSTO TOTALE DEL SERVIZIO	90 km/h	169,73	259,61	349,49	439,35
VARIAZIONE % DEL COSTO TOTALE		-1,02	-1,96	-2,42	-2,69

(*) costo operativo (al netto delle spese generali e commerciali)

Paolo Stampacchia
paolostampacchia@yahoo.it

Rocco Giordano
roccior@libero.it

Maria Daniele
mardaniele@virgilio.it



Intesa

fra il Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Associazioni dei Vettori e dei Committenti

Costo chilometrico relativo al consumo di gasolio delle imprese di autotrasporto per conto terzi

In base all'art. 7 *sexies* del decreto legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, che ha novellato il comma 10 dell'art. 83 bis legge 133/2008, spetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elaborare, nelle more dell'entrata in funzione dell'**Osservatorio sulle attività di autotrasporto**, e sentite le organizzazioni associative delle imprese di autotrasporto e della committenza, gli indici di costo del carburante per chilometro e le relative quote di incidenza. Tali dati devono tener conto delle diverse tipologie di veicoli e della percorrenza chilometrica.

A tal fine, si pubblicano, nelle tabelle che seguono, i valori dei costi chilometrici imputabili al consumo di gasolio delle imprese di autotrasporto per conto terzi, distinti sulla base di cinque tipologie di veicolo, e per diverse percorrenze chilometriche, tenuto anche conto delle proposte pervenute da associazioni di vettori e di committenti, nonché delle indicazioni contenute negli studi elaborati da organismi operanti nel settore.

Al riguardo, va evidenziato che il metodo di calcolo adottato è fondato su basi empiriche, e tiene conto dell'esigenza di dare tempestiva attuazione alle disposizioni legislative sopra richiamate, fermo restando che studi scientificamente più approfonditi potranno essere condotti, a partire dal prossimo mese, dall'istituendo Osservatorio sulle attività di autotrasporto, al quale spettano le definitive determinazioni in ordine all'individuazione degli elementi in questione.

Si precisa, inoltre, che:

- i dati relativi al prezzo del gasolio sono riferiti all'ultima rilevazione disponibile (mese di maggio) sul sito del Ministero dello Sviluppo Economico;
- per i veicoli di massa complessiva pari o superiore alle 26 tonnellate, e per quelli di massa complessiva inferiore alle 26 tonnellate e superiore alle 7,5 tonnellate, i dati relativi al prezzo del gasolio sono stati depurati dell'Iva e dello sconto sull'accisa, pari a 19,786 euro/1000 litri;
- per i veicoli di massa complessiva inferiore alle 7,5 tonnellate, i dati stessi sono stati depurati della sola Iva;
- non si è tenuto conto dell'incidenza, sul prezzo del carburante, della fonte di rifornimento dello stesso (impianti di distribuzione ordinari, o extrarete);
- non sono stati elaborati i dati relativi alle percorrenze chilometriche al di sotto dei 51 Km, tenuto conto della marginalità dell'attività di autotrasporto per conto di terzi sulle brevissime percorrenze, che non veniva preso in considerazione neanche dalla disciplina tariffaria vigente prima del decreto legislativo 286/05.

VEICOLI DI MASSA COMPLESSIVA SUPERIORE A 26 TONNELLATE

Consumo medio di carburante (km/l)	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Prezzo medio gasolio (€/l)	0,865	0,865	0,865	0,865	0,865
Costo medio del carburante per km di percorrenza	0,309	0,309	0,309	0,309	0,309
Lunghezza tratta (km)	51-150	151-250	251-350	351-500	>500
Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante	17,2	18,5	20,6	25,7	27,6

VEICOLI DI MASSA COMPLESSIVA TRA 11,5 E 26 TONNELLATE

Consumo medio di carburante (km/l)	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Prezzo medio gasolio (€/l)	0,865	0,865	0,865	0,865	0,865
Costo medio del carburante per km di percorrenza	0,216	0,216	0,216	0,216	0,216
Lunghezza tratta (km)	51-150	151-250	251-350	351-500	>500
Quota % dei costi di esercizio rappresentata dai costi del carburante	12,6	14,4	16,6	18,8	20,8

A GATEANO MARANO IL «PREMIO BELTRAMI

Gli effetti della riforma e del Piano sul trasporto pubblico locale in Campania

Il premio di laurea 2008 intitolato alla memoria del professor Giorgio Beltrami per il quale hanno concorso laureati in economia, ingegneria e architettura che hanno realizzato un lavoro di tesi in materia di mobilità e trasporti è stato conferito al dottor Gaetano Marano autore di una tesi dal titolo «Dinamiche evolutive e aspetti gestionali delle imprese di trasporto pubblico locale: l'Azienda Napoletana Mobilità spa», di cui la professoressa Maria Colurcio è stata relatore.

L'obiettivo della tesi è analizzare gli aspetti gestionali caratteristici delle imprese di trasporto pubblico locale alla luce dell'evoluzione della domanda di trasporto e degli interventi legislativi che hanno comportato una sostanziale riforma del settore.

QUATTRO ASPETTI RILEVANTI

In particolare la trattazione è strutturata in quattro differenti parti che descrivono altrettanti aspetti rilevanti delle imprese di trasporto e del comparto della mobilità in generale.

Nella prima parte si analizza la **riforma legislativa del TPL**, partendo dalla legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali (Legge 151/81), passando all'introduzione del Piano generale dei trasporti per arrivare al decreto legislativo 422/97 ed alla Legge Regionale 3/2002 per quanto riguarda la Regione Campania nello specifico. Tale riforma è imperniata su nuovi compiti e poteri attribuiti alle autonomie locali nell'ottica del decentramento e prevede delle innovazioni fondamentali come l'introduzione dei contratti di servizio e del meccanismo delle gare di appalto, visti in un nuovo orientamento alla liberalizzazione.

Nella seconda parte sono prese in esame le **politiche di comunicazione**, con riguardo all'introduzione di uno strumento fondamentale di relazione con l'utenza: la Carta dei servizi pubblici ed al ruolo dell'*Information and Communication Technology* nella nuova concezione di impresa di trasporto pubblico locale.

Nella terza parte si sviluppa un'analisi degli **aspetti gestionali** delle imprese di trasporto pubblico locale evidenziando le tre principali attività del processo di produzione del servizio di trasporto: la progettazione della rete, la definizione del programma di esercizio e l'erogazione ed il controllo del servizio. In particolare per quanto riguarda la progettazione della rete vengono presi in esame aspetti fondamentali come lo sviluppo della domanda di trasporto, l'accessibilità al servizio, l'integrazione tariffaria e la copertura del territorio. Nel programma d'esercizio sono descritti i processi di definizione degli orari delle linee, i turni delle vetture e del personale.

Infine per il controllo d'esercizio si mettono in evidenza le **innovazioni tecnologiche** introdotte nel settore e in particolare le nuove procedure di telecontrollo che assicurano un monitoraggio costante del servizio.

Nell'ultima parte del lavoro si descrive il comparto dei trasporti pubblici locali in **Campania**, valutando due aspetti fondamentali, quello dell'integrazione tariffaria con la nascita e lo sviluppo del Consorzio unico Campania e quello della centralizzazione del servizio.

La trattazione segue con l'analisi delle caratteristiche gestionali di un'impresa *leader* del trasporto pubblico locale in Campania: l'Azienda Napoletana Mobilità spa. Nel lavoro vengono affrontati dapprima aspetti importanti come la *mission* e la storia dell'impresa per poi passare ad aspetti gestionali come il forte orientamento al cliente-utente che caratterizza le politiche aziendali. Vengono poi analizzate le certificazioni Iso e la SA8000 conseguite dall'azienda e l'introduzione di un avanzato meccanismo di telecontrollo definito Sistema di ausilio all'esercizio (SAE) in relazione al quale l'ANM ha effettuato notevoli investimenti con il contributo della Regione Campania.

LA RIFORMA E LA LIBERALIZZAZIONE

Le problematiche più rilevanti che emergono dal lavoro riguardano proprio l'attuazione della riforma e la liberalizzazione del settore.

Infatti, anche se alcune novità introdotte dalla riforma come i contratti di servizio e il meccanismo delle gare d'appalto sono senz'altro strumenti utili per dare maggiore efficienza al settore, la completa liberalizzazione del trasporto pubblico locale resta ancora lontana.

Nonostante ciò alcuni risultati sono stati prodotti, basta osservare la situazione in Campania dove si è arrivati ad un rapporto ricavi da traffico e costi operativi superiore allo 0,35 mentre lo stesso indicatore nel 1997 era 0,125. È anche vero però che la programmazione regionale e lo stesso Piano generale dei trasporti hanno previsto solo per il 2010 il completo ammodernamento del parco vetture regionale e la conclusione delle infrastrutture necessarie per la Regione come la linea 1 e 2 della metropolitana ed attualmente sono previsti ancora ulteriori ritardi.

È comunque indubbio che l'attuazione della riforma e l'introduzione del Piano generale dei trasporti hanno garantito una maggiore possibilità di programmare il futuro ed hanno permesso alle aziende di trasporto pubblico locale di operare secondo criteri di economicità ed efficienza.

In questo senso l'integrazione e la centralizzazione del servizio sono divenuti i due strumenti principali per la completa attuazione della riforma del settore. ■

16/18 SETTEMBRE 2009

ENVIRONMENT AND SUSTAINABLE TRANSPORT

Timisoara (Romania)

Seminario internazionale sul trasporto sostenibile, organizzato dal PIARC Romanian National Committee e dalla National Company of Motorways and National Roads of Romania.

www.piarc.org/en/congresses-seminars/2694.htm

22 SETTEMBRE 2009

EUROPEAN RAILWAY LEGISLATION AND RELATED TECHN

Bruxelles (Belgio)

Seminario sull'innovazione tecnologica nel trasporto ferroviario in Europa, organizzato dal Comitato per l'Unione europea dell'UITP, con la partecipazione di rappresentanti della Commissione, dell'Agenzia ferroviaria europea (Era) e di numerosi altri protagonisti del settore.

www.uitp.org/events/2009/brussels/fr/index.cfm

21/25 SETTEMBRE 2009

16TH WORLD ITS CONGRESS

Stoccolma (Svezia)

Sedicesima edizione dell'annuale Salone-convegno mondiale dedicato ad un confronto internazionale sull'innovazione e le esperienze nel settore dei sistemi intelligenti di trasporto (Its).

www.itsworldcongress.com/

5/6 OTTOBRE 2009

MOBILITYTECH

Milano

Quarta edizione del Forum Internazionale sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità e il trasporto, nato per creare un momento di confronto sui temi dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo dei sistemi di mobilità e trasporto pubblico in Italia e in Europa.

www.mobilitytech.it/

5/7 OTTOBRE 2009

EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE

Leiden (Olanda)

Conferenza internazionale che mette a confronto esperienze («Transport Policy and Operations») e ricerca («Research to Inform Decision-Making in Transport») per la pianificazione di una politica dei trasporti nazionale ed europea.

etcproceedings.org/etc2009/conferenceStructure.php

12 OTTOBRE 2009

5° CONGRESSO DEL TRASPORTO SOSTENIBILE (CITS)

Città del Messico (Messico)

Quinta edizione del Forum scientifico, accademico e politico più importante dell'America Latina per promuovere soluzioni di mobilità urbana e in generale di trasporto sostenibile.

www.congresotransportesustentable.org/

21/23 OTTOBRE 2009

EXPORAIL INDIA 2009

New Delhi (India)

Esposizione di competenze, prodotti e tecnologie per le ferrovie rivolta agli operatori indiani e a quelli internazionali, in un Paese che ospita una delle reti ferroviarie più ampie del mondo (63 mila chilometri) ancora in via di sviluppo.

www.exporailindia.com/

1/3 NOVEMBRE 2009

SITL DUBAI

Dubai (Emirati arabi)

Esposizione di strumenti logistici innovativi, in una delle aree più dinamiche dell'economia mondiale.

www.sitldubai.com

4/6 NOVEMBRE 2009

LOGISTIC GLOBAL 2009

Porto (portogallo)

Fiera internazionale della logistica, dei servizi e dei trasporti.

www.logisticaglobal.exponor.pt/

17/19 NOVEMBRE 2009

TRASPOQUIP LATIN AMERICA 2009

San Paulo (Brasile)

Esposizione sulla sicurezza, l'efficienza e la comodità delle infrastrutture per i trasporti di terra, di mare e d'aria.

www.transpoquip.com/

16/18 GIUGNO 2010

ICT MOBILE SUMMIT

Firenze

Evento internazionale delle comunicazioni mobili, wireless e a banda larga, patrocinato dall'Unione Europea, con la partecipazione di 500 rappresentanti senior di organizzazioni leader.

www.euomerci.it/